

Sammelkasten *pc. n. 2/6 71 Kuhn?*
II. D. 6 pl. (10)

BETRIEBSRESULTATE

DER

B R A U N S C H W E I G I S C H E N

EISENBAHNEN

VOM

J A H R E 1869.

UB Braunschweig 84



10279-466-7

BETRIEBSRESULTATE

DER

B R A U N S C H W E I G I S C H E N

EISENBAHNEN

VOM

J A H R E 1869.

VERÖFFENTLICHT

DURCH DIE

DIRECTION DER BRAUNSCHWEIGISCHEN EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

BRAUNSCHWEIG,

DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.

1871.

Inhaltsverzeichnis.

	Vorbericht	Seite 3
Tabelle	I. Bahnbeschreibung	„ 5 bis 9
„	II. Beschreibung des Oberbaues	„ 10 „ 23
„	III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen	„ 24 „ 31
„	IV. Bestand der Locomotiven und Tender	„ 32 „ 35
„	IVa. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven	„ 36 u. 37
„	V. Bestand der Wagen	„ 38 bis 40
„	VI. Anlage - Capital	„ 41 „ 43
„	VII. Beamten - und Arbeiter - Personal	„ 44 u. 45
	A. 1. Sterblichkeits- u. Invaliditätsverhältnisse bei den Beamten	„ 46 u. 47
	A. 2. Desgleichen bei den Arbeitern	„ 48 u. 49
„	VIII. Leistungen der Locomotiven	„ 50 bis 53
„	IX. Leistungen der Wagen	„ 54 „ 56
„	X. Personen- und Güter-Frequenz	„ 57 „ 59
„	XI. Massen-Frequenz	„ 60 u. 61
„	XII. Uebersicht vom Personen-Verkehre	„ 62 bis 64
„	XIII. Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre	„ 65 „ 77
„	XIV. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen	„ 78 u. 79
„	XV. Einnahme	„ 80 u. 81
„	XVI. Ausgabe	„ 82 u. 83
„	XVII. Abrechnung:	
	A. vom gesammten Eisenbahnbetriebe	„ 84
	B. über den Erneuerungsfonds	„ 85
	C. über den Reservefonds	„ 86 bis 89
	D. über den Dispositionsfonds	„ 90
	E. Vermögens-Bilanz	„ 91 „ 93
„	XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender	„ 94
„	XIX. Unterhaltung der Wagen	„ 95
„	XX. Betriebsverhältnisse seit Eebauung der Bahnen	„ 96 „ 99
„	XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das Eisenbahn- Personal	„ 100
„	XXII. Maasse, Gewichte und Münzen	„ 101 „ 102

V O R B E R I C H T.

Auf Grund des Kaufvertrages vom 8. März 1870 ist das Eigenthum der Braunschweigischen Staatsbahnen, bestehend aus 37 Meilen im Betriebe befindlicher und 7 Meilen im Bau begriffener neuer Bahnen, sowie 19 Meilen in der Ausführung begriffener Doppelgleise, mit dem 1. Januar 1869 auf das durch die Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt vertretene Banquier-Consortium unter Betheiligung der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft übergegangen und sodann mittelst des unterm 7. Dezember 1870 verabredeten und unterm 9. Dezember 1870 formell abgeschlossenen Vertrages auf die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft übertragen.

Nachdem die Constituirung der Gesellschaft am 24. Oktober 1870 und die Eintragung in das Handelsregister zu Braunschweig am 27. Dezember 1870 stattgefunden hatte, ist die faktische Uebergabe der Bahnen durch die Herzogliche Staatsregierung direkt an die Gesellschaft laut des Protokolles vom 30. Dezember 1870 und 2. Januar 1871 am 2. Januar 1871 erfolgt.

Der vom Käuferkonsortium bezahlte Kaufpreis besteht

- 1) in einem am 1. Januar 1869 fälligen, an die Herzogliche Staatsregierung zu zahlenden Kapitale von 11 000 000 Thaler,
- 2) in einer, am 7. Dezember 1870, als dem Tage der Erwerbung der Bahnen durch die Gesellschaft, in die Gesellschaftskasse zu zahlenden Summe von 1 000 000 Thaler,
- 3) in einer vom 1. Januar 1869 an 64 Jahre lang aus den Einkünften der Bahn an die Herzogliche Staatskasse zu zahlenden Annuität von 875 000 Thaler.

Das Aktienkapital der Gesellschaft beläuft sich auf 12 Millionen Thaler.

Im Jahre 1869, sowie im Jahre 1870 ist die Verwaltung der Braunschweigischen Bahnen noch durch die Herzogliche Generaldirektion der Eisenbahnen auf Rechnung der erst später in den Besitz der Bahnen getretenen Eigenthümerin geführt worden, wesshalb der Jahresbericht pro 1869 sich auf eine Umbuchung der von der Herzoglichen Verwaltung verrechneten Einnahmen und Ausgaben in Gemässheit der durch das Statut der Gesellschaft vorgeschriebenen Grundsätze und Formen beschränkt.

Die vom Aufsichtsrathe geprüfte und von der Generalversammlung am 21. März 1871 anerkannte Jahresrechnung von 1869 schliesst mit einem Betriebsüberschusse von 662 114 Thlr. 26 Gr. 3 Pfg. ab, welcher als Dividende auf das Kaufkapital abgeführt ist. Dieser Überschuss involvirt einen Reinertrag aus dem eigentlichen Betriebe der Bahnen mit 405 505 Thlr. 26 Gr. 3 Pfg. und eine Einnahme der Betriebskasse für Zinsen von den Neubaufonds der Braunschweig-Helmstedter, der Seesen-Osteröder Bahn und der Doppelgleise mit 256 609 Thlr.

Braunschweig, den 22. März 1871.

Die Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

I.

B a h n b e s c h r e i b u n g

am Ende des Jahres 1869.

Haupt- richtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse.											Richtungsver- hältnisse.		
										Länge			Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	Maximum		Ordinate über den Har- burger Pegel.				
	von der Station	nach der Station	von	bis	für den Tarif ab- gerundet.	genau.		auf dem Bahnhofs	Meilen.	horizontal.	in Steigungen.	in Gefällen.					zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.		der Steigung.	des Gefalles.	Fuss.	Meil.	Meil.	Ruth.
	Nro.	Nro.	Meil.	Meil.	Meil.			Meil.	Meil.	Meil.	Fuss.	Fuss.											
Braun- schweig- Hannover.	Braunschweig	Braunschweig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	253,25	—	—	—		
		Vechelde	0,00	1,89	2,0	1,89	1,75	Vechelde	0,181	0,193	1,173	0,524	32,53	—	1/1510	—	1/360	1/500	283,00	0,89	1,00	400	
		Landesgrenze	1,89	2,506	0,5	0,616	0,616	—	—	0,181	0,143	0,292	—	14,63	—	1/1093	1/738	1/424	284,78	0,616	—	—	
	Braun- schweig	Landes- grenze	0,00	2,506	2,5	2,506	2,366	—	0,181	0,374	1,316	0,816	17,9	—	1/9639	—	1/360	1/424	—	1,506	1,00	400	
Braun- schweig- Magdeburg.	Braunschweig	Wolfenbüttel	0,00	1,58	1,5	1,58	1,58	Braunschweig b. d. Privatanlagen	3,302 0,413	—	1,56	0,02	23,06	—	1/1781	—	1/790	1/634	275,00	1,22	0,36	231,48	
	Wolfenbüttel	Schöppenstedt	1,58	3,98	2,5	2,40	2,40	Wolfenbüttel d. Spinnerei b. Wolfenbüttel gehörend bei Wendessen der Zuckerfabrik gehör.	0,835 0,078 0,034	0,21	2,13	0,06	88,29	—	1/707	—	1/400	1/634	363,75	1,275	1,125	231,48	
	Schöppenstedt	Jerxheim	3,98	5,58	1,8	1,60	1,60	Schöppenstedt b. d. Zucker- und Spiritusfabrik das. b. der Zuckerfabrik Watenstedt	0,134 0,034 0,039	0,04	0,22	1,34	—	63,30	—	1/657	1/520	1/380	298,86	0,837	0,763	400	
	Jerxheim	Wegersleben	5,58	7,62	2,0	2,04	2,04	Jerxheim d. Zuckerfab. geh. b. Gunsleben Wegersleben	0,96 0,037 0,026 0,146	0,05	0,10	1,29	—	16,90	—	1/3138	1/7880	1/720	283,75	1,812	0,228	600	
	Wegersleben	Oschersleben	7,62	8,887	1,3	1,267	1,257	Oschersleben	0,6359	0,645	0,36	0,29	12,8	—	1/2630	—	1/400	1/468	295,75	0,968	0,327	500	
	Braun- schweig	Oschersleben	0,00	8,915	9,0	8,887	8,877	—	6,673	1,545	4,37	3,00	43,95	—	1/5274	—	1/400	1/380	—	6,112	2,303	231,48	
Jerxheim- Helmstedt.	Jerxheim	Söllingen	5,58	6,32	0,8	0,74	—	Söllingen	0,071	0,226	0,514	—	43,33	—	1/444	—	1/200	—	343,14	0,439	0,301	200	
	Söllingen	Schöningen	6,32	7,08	0,8	0,76	—	Schöningen	0,254	0,15	0,61	—	52,11	—	1/379	—	1/200	—	395,25	0,465	0,295	300	
	Schöningen	Büddenstedt	7,08	7,67	0,8	0,59	—	Büddenstedt	0,10	0,406	0,135	0,049	16,0	—	1/959	—	1/185	$\frac{1}{426\frac{2}{3}}$	411,25	0,420	0,161	200	
	Büddenstedt	Helmstedt	7,67	8,61	0,3	0,94	—	Helmstedt	0,218	0,405	0,533	—	71,0	—	1/344	—	1/185	—	482,25	0,55	0,39	150	
	Jerxheim	Helmstedt	5,58	8,61	3,0	3,03	—	—	0,643	1,186	1,795	0,049	182,44	—	1/432	—	1/185	$\frac{1}{426\frac{2}{3}}$	—	1,883	1,147	150	
Jerxheim- Helmstedt.	Büddenstedt	Trendel- busch	7,636	8,06	0,5	0,424	—	Trendelbusch	0,09	0,085	0,339	—	52,5	—	1/210	—	1/120	—	463,75	0,339	0,085	100	
Börssum- Jerxheim.	Börssum	Mattierzoll	3,20 der Harz- Bahn.	5,07 der B.-J. Bahn.	2,0	1,93	1,93	Mattierzoll	0,251	0,311	0,893	0,726	56,22	44,0	1/4106	—	1/400	1/400	314,65	0,835	1,095	150	
	Mattierzoll	Jerxheim	5,07 der B.-J. Bahn.	5,58 der Mgd. Bahn.	1,3	1,2	1,20	—	—	0,847	—	0,353	—	14,89	—	1/2096	—	1/400	298,86	1,112	0,088	300	
	Börssum	Jerxheim	3,20 der Harz- Bahn	5,58 der Mgd. Bahn	3,3	3,13	3,13	—	0,251	1,158	0,893	1,079	—	2,67	—	1/30482	1/400	1/400	—	1,917	1,183	150	
Braun- schweig- Harzburg.	Wolfenbüttel	Börssum	1,58	3,20	1,3	1,62	—	Börssum b. Hedwigsburg der Zuckerfabrik das. gehörend	0,933 0,097 0,042	0,558	0,626	0,436	27,89	—	1/1510	—	1/248	1/310	302,25	0,954	0,666	231,48	
	Börssum	Schladen	3,20	3,80	0,8	0,60	—	Schladen	0,098	0,126	0,474	—	27,58	—	1/366	—	1/308	—	329,35	0,60	—	—	
	Schladen	Vienenburg	3,80	5,00	1,0	1,20	—	Vienenburg	0,321	0,022	1,178	—	153,79	—	1/203	—	1/140	—	481,25	0,662	0,538	225	
	Vienenburg	Harzburg	5,06	6,08	1,0	1,08	—	Harzburg b.d. Mathildenhütte ders. gehörend	0,319 0,049 0,015	—	1,08	—	352,48	—	1/79-7	—	1/53	—	833,25	0,71	0,37	225	
	Wolfenbüttel	Harzburg	1,58	6,08	4,5	4,5	—	—	1,874	0,706	3,358	0,436	561,74	—	1/208	—	1/53	1/310	—	2,926	1,574	225	

Niveauverhältnisse.							Brücken und Canäle unter | neben der Bahn				Uebergangswerke.					Wärter- stationen.					Telegraphen.			Eröffnung		Bemer- kungen.	
Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	Maximum		a. von und über 12 Fuss Weite, b. unter 12 Fuss Weite.				Anzahl der Ueber- gänge					Anzahl der			Schlagbäume.	Warnungsfähle.	Anzahl der			des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.		
in der ungefähren Höhe des natür- lichen Bodens.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe.	in Einschnitten über 1 Fuss Tiefe.			der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	oberhalb der Bahn (Viaducte).	unterhalb der Bahn (Brückenthore).	im Niveau			Weichenwärter.	Bahn- u. Uebergangs- wärter.	Wärterhäuser.			Telegraphen.	draht- leitungen.	Glockenwerke.				
													Ueberfahrten.	Ueberriften.	Uebergänge.												
Meil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
0,173	1,424	0,293	4,8	6,4	15,5	10,0	{ a. 2 b. 13 }	32 51 1/3	1 12	{ 15,5 16 1/6 }	—	—	19	—	2	2	10	12	39	8	15	3	14	Nörd- lich 19. Mai 1844.	Südlich 6. Aug. 1847.	*) Die Brücken- thore sind mit ihrer Weite auch unter den Brücken auf- geführt.	
0,095	0,485	0,036	4,5	2,5	9,0	4,5	{ a. — b. 4 }	— —	3 —	{ — 4 }	—	—	7	—	—	1	3	4	14	4	5	3	4				
0,268	1,909	0,329	4,7	6,0	15,5	10,0	{ a. 2 b. 17 }	52 64 5/6	1 15	{ 15,5 20 1/6 }	—	—	26	—	2	3	13	16	53	12	20	3	18	1. Decbr. 1838.	Oestlich 15. Oct. 1844.	1) Das Bahn- hofsterrain er- streckt sich mit den Ne- bengleisen bis 8,915. 2) Incl. der Ne- bengleise vor Oschersleben. Im südlichen Hauptgleise begnügt b. 8.877 bereits d. M.H. Gleis. 3) Zwischen Braunschweig u. Wolfenbüttel 6 Leitun- gen. 4) Die Bahn ist nur für den Transport von Braunkohlen von der herr- schaftlichen Grube Tren- delbusch be- stimmt. 5) Eine 3. Lei- tung zwischen dem Stations- gebäude u. den Bahnhofsren- zen bei Vie- nenburg zur Verbindung mit der Königl. Preussischen Linie nach Oker. 6) Zwischen Wolfenbüttel u. Borsum 4. sowie zwischen den Stationen Viennub. u. der Bahnhofgren- ze d. selbst 3 Leitungen. 7) Vom 22. Aug. 1840 bis 31. Oct. 1841 hat zwi- schen diesen beiden Statio- nen eine Le- förderung mit- telst gewöhn- licher Fuhr- werke stattge- funden. 8) Mit Pferden. 9) Mit Locomo- tiven.	
0,198	0,888	0,494	4,03	4,54	7,5	17,0	{ a. 2 b. 26 }	126 88	5 6	{ 338 11 1/2 }	1	—	14	2	—	12	12	23	26	11	17	6	14				
0,093	1,945	0,362	4,78	4,90	14,0	23,0	{ a. 8 b. 26 }	356 3/4 120 1/2	2 27	{ 24 2/3 36 }	—	—	33	—	6	6	17	23	42	22	22	3	21				
0,054	1,210	0,336	5,62	3,52	11,0	8,25	{ a. 3 b. 18 }	42 56 5/12	— 14	{ — 26 5/6 }	—	—	15	—	—	6	9	15	25	11	15	3	13				
0,127	1,818	0,095	5,26	2,00	8,0	4,5	{ a. 5 b. 23 }	64 110 3/4	1 16	{ 15 49 5/6 }	—	—	25	—	2	6	10	15	19	20	14	3	16				
0,03	1,051	0,214	5,34	9,01	7,0	18,1	{ a. — b. 11 }	— 59 1/2	— 22	{ — 56 1/3 }	—	—	13	—	—	5	10	16	18	11	12	3	11				
0,502	6,912	1,501	5,05	4,87	14,0	23,0	{ a. 18 b. 104 }	588 3/4 435 5/6	8 85	{ 377 2/3 180 1/2 }	1	—	100	2	8	35	58	92	130	75	80	3 ³⁾	75				
0,105	0,32	0,315	4,53	15,03	34,63	26,55	{ a. 1 b. 3 }	18 5	— 8	{ — 16 1/12 }	2	1	3	—	2	1	4	5	10	5	7	2	7	20. Juli 1858.			
0,02	0,518	0,222	18,08	17,86	34,63	42,53	{ a. 6 b. 3 }	147 20	— 17	{ — 31 }	—	7	5	—	—	2	5	7	10	9	7	2	7				
—	0,303	0,287	9,09	5,39	34,53	14,39	{ a. 2 b. 5 }	42 17 1/6	— 17	{ — 44 2/3 }	—	1	7	—	—	3	4	6	14	15	5	2	6				
0,127	0,473	0,34	11,18	11,23	48,23	26,75	{ a. — b. 11 }	— 37 1/2	— 13	{ — 29 }	—	—	13	—	—	3	8	10	26	31	10	2	10				
0,252	1,614	1,164	12,06	12,08	48,23	42,53	{ a. 9 b. 22 }	207 79 2/3	— 55	{ — 120 3/4 }	2	9	28	—	2	9	21	28	60	60	29	2	30				
0,05	0,157	0,217	6,48	6,55	17,9	19,4	{ a. — b. 4 }	— 7	— 2	{ — 2 1/2 }	—	—	3	—	—	—	1	1	6	6	1	—	—	1. Octbr. 1864 ⁴⁾ .			
—	1,492	0,438	6,7	7	26	30	{ a. 1 b. 7 }	47 1/3 32 1/2	2 19	{ 62 58 }	—	—	16	—	—	2	16	19	32	11	19	2	19				
—	0,840	0,360	5,4	5,2	13	23	{ a. 2 b. 10 }	32 40	— 8	{ — 13 }	1	—	8	—	—	1	9	10	16	6	13	2	15				
—	2,332	0,798	6,2	6,2	26	30	{ a. 3 b. 17 }	79 1/3 72 1/2	2 27	{ 62 71 }	1	—	24	—	—	3	25	29	48	17	32	2	34	1. Juli 1868.	1. Juli 1868.		
0,082	1,133	0,405	6,47	9,9	11	22 1/4	{ a. 15 b. 6 }	554 1/2 339 1/4	— 8	{ — 14 1/2 }	1	—	27	2	6	5	10	13	41	19	14	4	14	22. Aug- ust 1840.			
0,065	0,535	—	4,28	—	6 1/4	—	{ a. 1 b. 2 }	16 3	— 4	{ — 4 3/6 }	—	—	5	1	—	7	3	8	13	4	6	2	7				
0,015	1,114	0,071	4,36	3,91	7	24	{ a. 5 b. 4 }	630 3/4 8	— 9	{ — 18 1/2 }	—	—	15	—	—	2	10	12	30	9	12	2	13	31. Octbr. 1841 ⁷⁾	10. Au- gust 1840 ⁸⁾ 8. Nvb. 1843 ⁹⁾ .		
0,275	0,750	0,055	3,33	3,58	12	5	{ a. 3 b. 17 }	78 75 1/2	1 14	{ 24 18 2/3 }	—	—	22	—	—	3	9	11	39	12	11	2 ⁵⁾	11				
0,437	3,532	0,531	4,81	8,44	12	24	{ a. 24 b. 29 }	1279 1/4 120 1/6	1 35	{ 24 56 1/2 }	1	—	69	3	6	17	32	44	114	44	43	2 ⁶⁾	45				

Haupt- richtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse											Richtungsver- hältnisse.		
										Länge			Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	Maximum		Ordinate über den Har- burger Pegel.	Länge		Kleinsten Radius der Curven.	
	von der Station	nach der Station								horizontal.	in Steigungen.	in Gefällen.					zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.		der Steigung	des Gefalles.		in grader Linie.	in Curven.
	von	bis	für den Tarif ab- gerundet.	genau.	auf dem Bahnhöfe	Meilen		Meil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss			Fuss	Meil.	Meil.	Ruth.					
	Nro.	Nro.	Meil.	Meil.	Meil.																		
Braun- schweig- Kreiensen.	Börssum	Salzgitter	3,20	5,25	2,0	2,05	2,05	Salzgitter dem p. Albrecht gehörend	0,238 0,157	0,561	1,489	—	168,49	—	1/316	—	1/150	—	470,40	1,197	0,853	250	
	Salzgitter	Ringelheim	5,25	5,89	0,5	0,64	0,64	Ringelheim	0,137	0,39	0,179	0,071	15,05	—	1/1105	—	1/140	1/140	485,75	0,438	0,202	500	
	Ringelheim	Lutter a. B.	5,89	6,80	1,0	0,91	0,91	Lutter a. B. b. Neucrug Mansfelder Hütte dasselbst	0,150 0,039 0,031	0,06	0,711	0,139	100,96	—	1/234	—	1/140	1/140	587,17	0,462	0,448	250	
	Lutter a. B.	Seesen	6,80	8,69	2,0	1,89	1,89	Seesen	0,205	0,657	0,948	0,285	139,11	—	1/353	—	1/140	1/200	727,10	0,661	1,229	250	
	Seesen	Gandersheim	8,69	10,56	1,8	1,87	1,87	Gandersheim	0,160	0,186	0,128	1,556	—	246,85	—	1/197	1/144	1/140	478,85	1,002	0,868	250	
	Gandersheim	Kreiensen	10,56	11,35	0,8	0,79	0,79	Kreiensen	0,640	0,136	—	0,654	—	104,73	—	1/196	—	1/144	374,25	0,476	0,314	125	
	Börssum	Kreiensen	3,20	11,35	8,0	8,15	8,15	—	1,757	1,99	3,455	2,705	72,03	—	1/2942	—	1/140	1/140	—	4,236	3,914	125	
Kreiensen- Holzminden.	Kreiensen	Naensen	11,35	12,62	1,3	1,27	1,27	Naensen	0,082	0,071	1,185	0,014	355,06	—	1/93	—	1/60	—	728,82	0,577	0,693	80	
	Naensen	Vorwohle	12,62	14,41	1,8	1,79	1,79	Vorwohle	0,060	0,454	1,065	0,271	70,51	—	1/660	—	1/250	1/250	799,33	0,767	1,023	160	
	Vorwohle	Stadtolden- dorf	14,41	15,36	1,0	0,95	—	Stadtolden- dorf	0,167	0,096	0,394	0,460	—	3,12	—	1/7916	1/250	1/250	796,21	0,529	0,421	160	
	Stadtolden- dorf	Holzminden	15,36	17,34	2,0	1,98	1,98	Holzminden	0,745	0,41	—	1,57	—	455,96	—	1/1128,9	—	1/80	340,25	0,859	1,121	160	
	Holzminden	Landesgrenze	17,34	17,632	0,3	0,292	0,292	—	—	0,115	—	0,177	—	18,46	—	1/111	—	1/250	321,79	0,181	0,111	200	
	Kreiensen	Landes- grenze	11,35	17,632	6,3	6,282	5,332	—	1,054	1,146	2,644	2,492	—	51,97	—	1/3143	1/80	1/60	—	2,913	3,369	80	

W i e d e r

	Braunschweig	Landesgrenze	0,00	2,596	2,5	2,506	2,366	—	0,181	0,374	1,316	0,816	17,9	—	1/3639	—	1/360	1/424	—	1,506	1,00	400
	Braunschweig	Oschersleben	0,00	8,915	9,0	8,887	8,877	—	6,673	1,545	4,37	3,00	43,95	—	1/5274	—	1/400	1/390	—	6,112	2,803	231,48
	Jerxheim	Helmstedt	5,58	8,61	3,0	3,03	—	—	0,643	1,186	1,795	0,049	182,44	—	1/432	—	1/185	1/426 2/3	—	1,883	1,147	160
	Büddenstedt	Trendelbusch	7,636	8,06	0,5	0,424	—	—	0,090	0,085	0,339	—	52,5	—	1/210	—	1/120	—	—	0,339	0,085	100
	Börssum	Jerxheim	3,20 der Harz- Bahn	5,58 der Mgd. Bahn	3,3	3,13	3,13	—	0,251	1,158	0,893	1,079	—	2,67	—	1/30492	1/400	1/400	—	1,947	1,183	150
	Wolfenbüttel	Harzburg	1,53	6,98	4,5	4,5	—	—	1,874	0,706	3,358	0,436	561,74	—	1/208	—	1/53	1/310	—	2,926	1,574	225
	Börssum	Kreiensen	3,20	11,35	8,0	8,15	8,15	—	1,757	1,990	3,455	2,705	72,03	—	1/2942	—	1/140	1/140	—	4,236	3,914	125
	Kreiensen	Landesgrenze	11,35	17,632	6,3	6,282	5,332	—	1,054	1,146	2,644	2,492	—	51,97	—	1/3143	1/80	1/60	—	2,913	3,369	80
Alle Bahnen in der Richtung von Braun- schweig	—	—	—	—	37,1	36,909	27,855	—	12,523	8,190	18,170	10,577	—	—	—	—	1/83	1/60	—	21,862	15,075	80

Niveauverhältnisse.								Brücken und Canäle				Uebergangswerke.					Wärterstationen.					Telegraphen.			Eröffnung		Bemerkungen.	
Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	Maximum		unter | neben der Bahn				Anzahl der Uebergänge					Anzahl der					Anzahl der			des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.			
in der ungefähren Höhe des natürlichen Bodens.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe.	in Einschnitten über 1 Fuss Tiefe.			Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	a. von und über 12 Fuss Weite. b. unter 12 Fuss Weite.				im Niveau					Weichenwärter.	Bahn- u. Uebergangswärter.	Wärterhäuser.	Schlaglaune.	Warnungspfähle.	Telegraphen.			Drahtleitungen.		Glockenwerke.
									Anzahl derselben.	Gesamtwerte.	Anzahl derselben.	Gesamtwerte.	Anzahl derselben.	Gesamtwerte.	Ueberfahrten.	Uebertreffen.	Uebergänge.											
Meil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Anzahl derselben.	Gesamtwerte.	Anzahl derselben.	Gesamtwerte.	oberhalb der Bahn (Viaducte).	unterhalb der Bahn (Brückentore).	Ueberfahrten.	Uebertreffen.	Uebergänge.	Weichenwärter.	Bahn- u. Uebergangswärter.	Wärterhäuser.	Schlaglaune.	Warnungspfähle.	Telegraphen.	Drahtleitungen.	Glockenwerke.	des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.			
0,217	1,356	0,477	5,7	3,8	17	10	{a. 4 b. 31}	367 120 1/2	— 22	{— 56 1/2}	—	—	26	—	—	1	16	17	52	46	19	3	20	5. Aug. 1856.	25. Nvbr. 1865.			
0,042	0,30	0,298	4,28	6,1	9	12,5	{a. — b. 11}	— 33 1/4	— 13	{— 25 1/2}	—	—	10	—	—	3	4	6	21	18	6	3	6		8. Jan. 1869.			
0,048	0,516	0,346	19,36	16,3	57	69	{a. 5 b. 4}	267 15	— 6	{— 9}	—	4	8	1	2	2	7	8	20	11	8	3	9		14. Apr. 1869.			
0,212	0,79	0,888	12,38	14,53	36	40	{a. 4 b. 19}	86 64 1/2	— 17	{— 33 1/2}	2	4	18	—	—	3	18	20	34	18	21	3	21		20. Sept. 1869.			
0,082	1,002	0,786	15,48	17	55	40	{a. 6 b. 24}	112 78 1/2	— 20	{— 36 1/2}	1	5	18	—	—	3	17	20	37	18	20	3	19		1. Juni 1870.			
0,024	0,45	0,316	18,0	16,3	33	75	{a. 6 b. 6}	198 13	— 9	{— 10 1/2}	—	2	7	—	1	4	7	11	16	9	9	3	11		25. Nvbr. 1865.			
0,625	4,414	3,111	11,87	13,08	57	75	{a. 25 b. 95}	1030 324 3/4	— 97	{— 171 1/2}	3	15	87	1	3	16	69	82	180	120	83	3	86					
—	0,688	10) 0,582	35,52	25,28	110	120	{a. 8 b. 6}	780 19	2 24	{136 62}	—	8	8	2	1	2	15	17	22	24	16	21)	19	1. Octbr. 1865.	9. Aug. 1868.	10) Zu den Einschnitten sind 2 Tunnel mit 0,029 u. 0,118 Meil überhpt 0,147 Meilen gerechnet. 11) Durch 2 Tunnel eine 3. Leitung.		
—	0,748	1,042	18,42	12,79	72,91	42	{a. 2 b. 22}	38 95	1 9	{16 20 1/3}	3	3	10	—	—	2	16	18	20	20	18	2	19		14. Oct. 1869.			
—	0,648	0,302	26,88	40,4	95,77	124,1	{a. 6 b. 10}	106 38	— 29	{— 54}	—	4	5	—	—	2	8	10	10	10	10	2	12					
0,041	0,974	0,965	14,53	9,75	56,8	51,07	{a. 7 b. 22}	132 94	1 29	{20 98}	1	7	10	—	1	2	18	20	22	22	20	2	20		13. Feb. 1869.			
0,037	0,199	0,056	4,23	9,3	12,01	15,01	{a. 1 b. 3}	16 10	— 4	{— 17}	—	1	1	—	—	3	2	5	2	2	4	2	3		18. Mai 1863.			
0,078	3,257	2,947	21,68	16,59	110	124,1	{a. 24 b. 63}	1072 256	4 95	{172 251 1/3}	4	23	34	2	2	11	59	70	76	78	68	2	73	1. Octbr. 1865.				

h o l u n g.

0,268	1,909	0,329	4,7	6,0	15 1/2	10	{a. 2 b. 17}	32 64 3/5	1 15	15 1/2 20 1/3	{ }	—	—	26	—	2	3	13	16	53	12	20	3	18			
0,502	6,912	1,501	5,05	4,87	14	23	{a. 18 b. 104}	588 3/4 433 1/3	8 85	377 3/4 180 1/2	{ }	1	—	100	2	8	35	58	92	130	75	80	3	75			
0,252	1,614	1,164	12,06	12,08	48,23	42,53	{a. 9 b. 22}	207 79 2/3	— 55	— 120 3/4	{ }	2	9	28	—	2	9	21	28	60	60	29	2	30			
0,050	0,157	0,217	6,48	6,55	17,9	19,4	{a. — b. 4}	— 7	— 2	— 2 1/2	{ }	—	—	3	—	—	—	1	1	6	6	1	—	—			
—	2,332	0,798	6,2	6,2	26	30	{a. 3 b. 17}	79 1/3 72 1/2	2 27	62 71	{ }	1	—	24	—	—	3	25	29	48	17	32	2	34			
0,437	3,532	0,531	4,81	8,44	12	24	{a. 24 b. 29}	1279 1/4 120 1/6	1 35	24 56 1/2	{ }	1	—	69	3	6	17	32	44	114	44	43	2	45			
0,625	4,414	3,111	11,87	13,08	57	75	{a. 25 b. 95}	1030 324 3/4	— 97	— 171 1/2	{ }	3	15	87	1	3	16	69	82	180	120	83	3	86			
0,078	3,257	2,947	21,68	16,59	110	124,1	{a. 24 b. 63}	1072 256	4 95	172 251 1/3	{ }	4	23	34	2	2	11	59	70	76	78	68	2	73			
2,212	24,127	10,598	9,07	11,68	110	124,1	{a. 105 b. 349}	428 1/3 1360 1/12	16 411	651 1/3 874 1/12	{ }	12	47	371	8	23	94	278	362	667	412	356	—	361			

II. Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine.	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.					Schienen.									Schwellen.				
		Stärke unter den				Material.	Länge pro Stück. Fuss	Meilen	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss. Meilen	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 1/2" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss. Meilen	5 1/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss. Meilen	Flachschiene, 4,68 Pfund pro Fuss. Meilen	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,23 Pfd. pro Fuss (Sudbahnprofil). Meilen	5 1/4" hoch des 1868er Profils. Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen			
		Holzschwellen		Steinwürfeln													St.	St.	Stück	St.
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															
A. Hauptgleise.																				
1. Braunschw.-Oschersleber Bahn.																				
a. Südwestliches Gleis (hin)																				
0.00—0.03	0.03	12	1	—	—	Kies	17	—	0.03	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
0.03—0.15	0.12	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.12	—	1	6	—	—
0.15—0.16	0.01	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
0.16—0.17	0.01	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.01	—	1	7	—	—
0.17—0.219; 0.271—0.31	0.088	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.088	—	1	7	—	—
0.219—0.271; 1.081—1.17	0.213	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—
1.293—1.303; 1.381—1.443	0.213	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.213	—	1	7	—	—
0.31—0.43; 0.86—0.96	0.22	12	1	—	—	"	20	—	—	—	Ganz eiserner Oberbau (cfr. Anlage)					—	—	—	—	—
0.43—0.61	0.18	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.18	—	1	7	—	—
0.61—0.86; 1.17—1.23	0.31	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.31	—	1	7	—	—
0.96—1.081	0.121	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.121	—	1	7	—	—
1.23—1.29; 1.33—1.35; 1.36—1.381	0.178	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.178	—	1	6	—	—
1.443—1.45; 1.47—1.54	0.178	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.178	—	1	6	—	—
1.29—1.293; 1.32—1.33; 1.35—1.36	0.023	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.023	—	1	7	—	—
1.303—1.32	0.017	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.017	—	1	7	—	—
1.45—1.47	0.020	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.020	—	1	7	—	—
1.54—1.56	0.020	12	1	—	—	"	17	—	0.02	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
1.56—1.64	0.080	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.08	—	1	5	—	—
1.64—1.80; 1.92—2.48; 3.12—3.30	2.14	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	2.14	—	1	7	—	—
3.42—4.27; 4.95—5.27; 7.25—7.27	2.14	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	2.14	—	1	7	—	—
7.65—7.70	0.76	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.76	—	1	6	—	—
1.80—1.92; 2.55—2.90; 3.47—3.12	0.76	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.76	—	1	6	—	—
4.62—4.70; 4.75—4.77; 4.81—4.95	0.07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	—
2.48—2.55	0.07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	—
2.90—2.95; 4.27—4.62	0.40	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.40	—	1	7	—	—
4.70—4.75; 4.77—4.81	0.09	12	1	—	—	Steinschlag	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.09	—	1	6	—	—
5.27—5.47	0.20	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.20	—	1	6	—	—
5.47—5.50	0.03	12	1	—	—	"	18	—	—	—	—	—	—	—	0.03	—	1	6	—	—
5.50—5.59	0.09	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.09	—	1	7	—	—
5.59—5.71; 6.25—6.40; 7.53—7.61	0.43	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.43	—	1	7	—	—
8.77—8.83; 8.84—8.86	0.89	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.89*)	—	1	7	—	—
2.95—3.07; 3.30—3.42; 5.71—6.18	1.04	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	1.04	—	1	6	—	—
7.27—7.41; 7.61—7.65	1.07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	1.07	—	1	6	—	—
6.18—6.25; 6.40—7.25; 7.41—7.53	1.07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	1.07	—	1	6	—	—
7.70—8.77	0.027	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.027	—	1	6	—	—
8.83—8.84; 8.86—8.877	0.027	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	—
b. Nordöstliches Gleis (her)																				
0.00—0.03	0.03	12	1	—	—	"	17	—	0.03	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
0.03—0.16	0.13	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.13	—	1	6	—	—
0.16—0.25	0.09	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.09	—	1	5	—	—
0.25—0.31; 0.43—0.77; 0.80—0.86	0.785	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.785	—	1	6	—	—
1.025—1.35	0.785	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.785	—	1	6	—	—
0.31—0.43; 0.86—0.96	0.22	12	1	—	—	"	20	—	—	—	Ganz eiserner Oberbau (cfr. Anlage)					—	—	—	—	—
0.77—0.80	0.03	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.03	—	1	6	—	—
0.96—1.025	0.065	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0.065	—	1	7	—	—
1.35—1.37	0.02	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0.02	—	1	5	—	—
*) Stahlschienen.																				

*) Stahlschienen.

am Ende des Jahres 1869.

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																							
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																							
		auf den Stossschwellen								auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen								auf den Steinen als Mittelschwellen				
		Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.	Winkel laschen. St.	Haken nagel. St.	Schrauben zu Platt- ten und Stühlen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkel laschen. Stek.	Laschenschrauben. St.	Haken nagel. Stek.	Schienenstühle. Stek.	Schrauben. Stück	Haken nagel. Stück	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkel laschen. St.	Laschenschrauben. St.	Haken nagel. St.	Stechschrauben. St.	
Eichen	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	14	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	14	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen, Buchen u. Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Buchen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	sämmtl.	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	theils 2	4	—	—	—	—	—	theils 4	8—12	—	theils 2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	sämmtl.	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	theilweise	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.								Schwellen				
		Stärke unter den					Länge pro Stück. Fuss	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,6 Pfund pro Fuss.	5 1/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss.	Plattschienen, 4,68 Pfund pro Fuss.	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,29 Pfd. pro Fuss (Südprofil).	Unter jeder Schienen- länge liegen.				
		Holz- schwellen		Stein- würfeln											Stossschwellen, 9' b. 9 1/2" lang, 1/2 b. 1/4" stark.	8 1/2 l., 1/10" b. 9/12" stark.	Steine als Stossschwellen, 2 b. 2 1/2' □, 12 b. 13' stark.	Steine als Mittelschwellen, 2 b. 12' □, 12 b. 13" stark.	
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss														
1.37—1.55	0,18	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,18	—	1	6	—	—
1.55—1.57	0,02	12	1	—	—	"	16	—	0,02	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
1.57—1.64	0,07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,07	—	1	5	—	—
1.64—3.91	2,27	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	2,27	—	1	7	—	—
3.91—4.01; 5.62—5.68; 5.69—5.71	0,287	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,287	—	1	7	—	—
7.59—7.61; 7.65—7.67; 8.82—8.87	1,01	12	1	—	—	Steinschlag	22 5/8	—	—	—	—	—	—	1,01	—	1	7	—	—
4.01—5.02	1,96	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	1,96	—	1	7	—	—
5.02—5.07; 6.30—6.90; 7.00—7.59	0,45	12	1	—	—	Steinschl. u. K	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,45	—	1	7	—	—
8.10—8.82	0,09	12	1	—	—	Steinschlag	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,09	—	1	7	—	—
5.07—5.52	0,02	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,02	—	1	6	—	—
5.52—5.61	0,69	12	1	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,69	—	1	7	—	—
5.61—5.62; 5.68—5.69	0,03	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,03*)	—	1	7	—	—
5.71—6.30; 6.90—7.00	0,01	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,01	—	1	7	—	—
7.61—7.64	0,43	12	1	—	—	Steinschlag	19 3/4	—	—	0,43	—	—	—	—	—	1	7	—	—
7.64—7.65																			
7.67—8.10																			
Braunschweig-Harzburger Bahn																			
1.58—1.60	0,02	14	1	—	—	Kies	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,02	—	1	7	—	—
1.60—1.64	0,04	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,04	—	1	5	—	—
1.64—1.641; 1.653—1.86; 2.95—3.15	0,558	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,558	—	1	6	—	—
4.00—4.15	0,012	14	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,012	—	1	7	—	—
1.641—1.653	0,587	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,587	—	1	6	—	—
2.02—2.02; 2.06—2.264; 2.337—2.45	0,523	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,523	—	1	7	—	—
2.46—2.54; 3.15—3.18	0,070	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,070	—	1	7	—	—
2.02—2.06; 2.264—2.337; 2.54—2.95	0,016	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,016	—	1	7	—	—
4.91—4.98	0,090	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,090	—	1	6	—	—
2.45—2.46; 5.014—5.02	0,730	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,730	—	1	6	—	—
3.18—3.27	0,07	14	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,07	—	1	7	—	—
3.27—4.00	0,010	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,01	—	1	5	—	—
4.15—4.22	0,68	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,68	—	1	7	—	—
4.22—4.23	0,02	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,02	—	1	7	—	—
4.23—4.24	0,084	12	1	—	—	"	17	—	0,084	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
4.24—4.89; 4.99—5.01; 5.02—5.03	0,98	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,98	—	1	7	—	—
4.89—4.91																			
4.98—4.99; 5.01—5.014; 6.01—6.08																			
5.03—6.01																			
Braunshw.-Hannoversche Bahn.																			
a. Süd. Gleis (hin)																			
0.14—0.17	0,03	14	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,03	—	1	6	—	—
0.17—0.46	0,29	14	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,29	—	1	7	—	—
0.46—1.31	0,85	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,85	—	1	6	—	—
1.31—2.00; 2.45—2.506	0,746	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,746	—	1	6	—	—
2.00—2.39	0,39	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,39	—	1	6	—	—
2.39—2.45	0,06	14	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,06	—	1	7	—	—
b. Nördliches Gleis (her).																			
0.00—0.03	0,03	14	1	—	—	"	17	—	0,03	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
0.03—0.14	0,11	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,11	—	1	6	—	—
0.14—0.22; 0.93—1.31	0,46	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,46	—	1	6	—	—
0.22—0.93	0,71	14	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,71	—	1	7	—	—

am Ende des Jahres 1869. (Fortsetzung)

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																						
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																						
		auf den Stossschwellen								auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen							auf den Steinen als Mittelschwellen				
		Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.	Winkelaschen. St.	Hakenagel. St.	Schrauben an Platt- ten und Stühlen. St.	Laschenschrauben. St.	Stöge mit 1 Loch. St.	Stöge mit 2 Loch. St.	Winkelaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Hakenagel. St.	Schienenstühle. St.	Schrauben. Stück.	Hakenagel. Stück.	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück	Stöge mit 1 Loch. St.	Stöge mit 2 Loch. St.	Winkelaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Hakenagel. St.	Steinschrauben. St.
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	sämmtl.	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	—	2	—	2	4	—	—	—	—	—	7	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	2	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	4	—	3	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	theilweise	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Buchen	theilweise	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	theilweise	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	theils 4	theils 10	12	12	—	—	—	—	—	—

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen			
		Stärke unter den					Länge pro Stück. Fuß	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	St.	Unter jeder Schienenlänge liegen.			St.
		Holzschwellen		Steinwürfeln													St.	Stück	St.	
		Breite. Fuß	Tiefe. F.	Breite. Fuß	Tiefe. Fuß															
1.31—1.492; 1.972—2.03 192—1.609; 1.66—1.682; 2.13—2.45 609—1.66; 1.682—1.926; 2.095—2.131 2.45—2.506 1.926—1.972 2.03—2.095	0.24 0.459 0.386 0.046 0.065	14 14 14 14 14	1 1 1 1 1	— — — — —	— — — — —	Kies " " " "	19 ³ / ₄ 19 ³ / ₄ 19 ³ / ₄ 19 ³ / ₄ 19 ³ / ₄	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	0.24 0.459 0.386 0.046 0.065	— — — — —	1 1 1 1 1	6 6 6 6 6	— — — — —	— — — — —	
Braunschweigische Südbahn.																				
a. Erstes Gleis (links).																				
3.20—6.26; 6.74—6.84; 7.85—11.35 6.26—6.74; 6.84—7.85	6.66 1.49	12 12	1 1	— —	— —	Steinschl. u.K. "	19 ³ / ₄ 22 ⁵ / ₈	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6.66 —	— 1.49	1 —	6 8	— schweb. Stösse.	— —
b. Zweites Gleis (rechts).																				
3.20—5.21 5.34—5.84; 5.93—6.26 6.26—6.75; 6.84—8.65; 8.74—10.51 10.61—11.27 5.21—5.34; 5.84—5.93; 6.75—6.84 7.5—8.74; 10.51—10.61; 11.27—11.35	2.01 0.83 4.73 — 0.58	12 12 12 12 12	1 1 1 1 1	— — — — —	— — — — —	" " " " "	22 ⁵ / ₈ 22 ⁵ / ₈ 22 ⁵ / ₈ — 19 ³ / ₄	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — 0.58	— — — — —	— — — — 1	— 8 — 8 6	schweb. Stösse. — — schweb. Stösse. —	— — — — —	
5. Schöninger Bahn.																				
6.58—6.35; 6.352—6.74; 6.765—8.31 8.322—8.61 6.35—6.352; 6.74—6.765; 8.31—8.322	2.991 0.039	12 12	1 1	— —	— —	" "	19 ³ / ₄ 22 ⁵ / ₈	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2.991 0.039	— —	1 1	6 7	— —	— —
6. Trendelbusch-Bahn.																				
7.636—7.638 7.638—8.06	0.002 0.422	12 12	1 1	— —	— —	Kies "	19 ³ / ₄ 17	— —	— 0.422	— —	— —	— —	— —	— —	0.002 —	— —	1 1	6 5	— —	— —
7. Holzmindener Bahn.																				
a. Erstes Gleis.																				
11.35—11.373 11.373—11.435	0.023 0.062	14 14	1 ¹ / ₄ 1 ¹ / ₄	— —	— —	" Steinschl. u.K.	22 ⁵ / ₈ 22 ⁵ / ₈	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	0.023 0.062	— —	2 —	6 7	— —	— —
11.435—11.441 11.441—11.525 11.574—11.685 11.820—11.976 11.979—12.029 12.071—12.129 12.244—12.310 11.525—11.574 11.685—11.820 11.956—11.979 12.029—12.039 12.310—12.326 12.039—12.041 12.043—12.057 12.151—12.161 12.190—12.213 12.041—12.043 12.057—12.071 12.161—12.190	0.006 — 0.496 — 0.242 0.052 0.002 0.043	— 14 — — 13 ¹ / ₄ — 																		

am Ende des Jahres 1869. (Fortsetzung.)

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																	
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																	
		auf den Stossschwellen						auf d. Steinen als Stossschwellen						auf den Mittelschwellen					
		Platten.	Schienenstähle.	Einfache Laschen.	Winkel-laschen.	Haken-nagel.	Schrauben zu Platt- ten und Stählen.	Laschenschrauben.	Stöge mit 1 Loch.	Stöge mit 2 Loch.	Winkel-laschen.	Laschenschrauben.	Haken-nagel.	Schienenstähle.	Schrauben.	Haken-nagel.	Nagel ohne Köpfe.	Platten.	Stöge mit 1 Loch.
		St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	Stück.	Stück.	St.	Stück.	St.
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—
"	"	1	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	—	—	4	8	—	12	—
Eichen	sämmtl.	1	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	—	—	4	8	—	12	—
"	"	1	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—
"	"	1	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—
"	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—
Eichen	"	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	12	—	—	—
Kiefern	"	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	12	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	2	—	—	—	—	4	10	—	—	—
Eichen	"	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	12	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—
Eichen	"	—	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—
"	"	—	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—
Eichen		"	{	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	4	8	—	—
				—	—	—	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—
				—	—	—	2	—	—	4	—	—	—	6	12	—	—	—	—
"		"	{	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	4	8	—	—
				—	—	—	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—
				—	—	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"		"	{	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	4	8	—	—
				—	—	—	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—
				—	—	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Dolomit	"	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—
"	"	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	12
"	"	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	12

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen			
		Stärke unter den					Länge pro Stück. Fuss	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss.	5 1/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss.	Flachschiene, 4,68 Pfund pro Fuss.	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,29 Pfd. pro Fuss (Südbahnprofil).	Unter jeder Schienenlänge liegen.					
		Holzschwellen		Steinwürfeln											Stossschwellen, 9' b. 9 1/2" lang, 7/12 b. 7/14" stark.	Mittelschwellen, 8' bis 8 1/2" l., 9/10" b. 9/12" stark.	Steine als Stossschwellen, 2 b. 2 1/2' □, 12 b. 15' stark.	Steine als Mittelschwellen, 2' □, 12 b. 15' stark.		
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															
1,31—1,492; 1,972—2,03	0,24	14	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,24	—	1	6	—	—	
1,492—1,609; 1,66—1,682; 2,13—2,45	0,459	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,459	—	1	6	—	—	
1,609—1,66; 1,682—1,926; 2,095—2,13	0,386	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,386	—	1	6	—	—	
2,45—2,506	0,046	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,046	—	1	6	—	—	
1,926—1,972	0,065	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,065	—	1	6	—	—	
2,03—2,095	0,065	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,065	—	1	6	—	—	
4. Braunschweigische Südbahn.																				
a. Erstes Gleis (links).																				
3,20—6,26; 6,74—6,84; 7,85—11,35	6,66	12	1	—	—	Steinschl. u.K.	19 3/4	—	—	—	—	—	—	6,66	—	1	6	—	—	
6,26—6,74; 6,84—7,85	1,49	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	1,49	—	8	schweb. Stösse.	—	
b. Zweites Gleis (rechts).																				
3,20—5,21	2,01	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	2,01	—	8	schweb. Stösse.	—	
5,34—5,84; 5,93—6,26	0,83	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,83	—	1	7	—	
6,26—6,75; 6,84—8,65; 8,74—10,51	4,73	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	—	4,73	—	8	schweb. Stösse.	
10,61—11,27	0,58	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,58	—	1	6	—	—	
5,21—5,34; 5,84—5,93; 6,75—6,84	0,58	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,58	—	1	6	—	—	
8,65—8,74; 10,51—10,61; 11,27—11,35	0,58	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,58	—	1	6	—	—	
5. Schöninger Bahn.																				
5,58—6,35; 6,352—6,74; 6,765—8,31	2,991	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	2,991	—	1	6	—	—	
8,322—8,61	0,039	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,039	—	1	7	—	—	
6,35—6,352; 6,74—6,765; 8,31—8,322	0,039	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,039	—	1	7	—	—	
6. Trendelbusch-Bahn.																				
7,636—7,638	0,002	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,002	—	1	6	—	—	
7,638—8,06	0,422	12	1	—	—	"	17	—	0,422	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—	
7. Holzmindener Bahn.																				
a. Erstes Gleis.																				
11,35—11,373	0,023	14	1 1/4	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,023	—	In der Curve				
11,373—11,435	0,062	14	1 1/4	—	—	Steinschl. u.K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,062	—	In grader Linie				
11,435—11,441	0,006	eiserne Brücke				"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,006	—	1	7	—	—	
11,441—11,525	0,496	14	1 1/4	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,496	—	In der Curve				
11,574—11,685																In grader Linie				
11,820—11,956																2	6	—	—	
11,979—12,020																1	7	—	—	
12,071—12,129																1	7	—	—	
12,244—12,310	0,242	13 1/4	1 3/4	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,242	—	In der Curve				
11,525—11,574																In grader Linie				
11,685—11,820																2	6	—	—	
11,956—11,979																1	7	—	—	
12,020—12,039																1	7	—	—	
12,310—12,326	0,052	—	—	13 1/4	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,052	—	1	1	—	6	
12,039—12,041																1	1	—	6	
12,043—12,057																				
12,151—12,161																				
12,190—12,216																				
12,041—12,043	0,002	—	—	13 1/4	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,002	—	1	1	—	6	
12,057—12,071	0,043	—	—	14	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,043	—	1	1	—	6
12,161—12,190	0,043	—	—	14	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,043	—	1	1	—	6

m Ende des Jahres 1869. (Fortsetzung.)

Art der Schwellen.		Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																							
			An jeder einzelnen Schiene befinden sich																							
			auf den Stossschwellen									auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen						auf den Steinen als Mittelschwellen					
			2 Platten. St.	2 Schienenstühle. St.	2 Einfache Laschen. St.	2 Winkel-laschen. St.	2 Hakennagel. St.	2 Schrauben zu Platt- ten und Stühlen. St.	2 Laschenschrauben. St.	2 Stege mit 1 Loch. St.	2 Stege mit 2 Loch. St.	2 Winkel-laschen. St.	2 Laschenschrauben. Stück.	2 Hakennagel. Stück.	2 Schienenstühle. Stück.	2 Schrauben. Stück.	2 Hakennagel. Stück.	2 Nagel ohne Köpfe. St.	2 Platten. Stück	2 Stege mit 1 Loch. St.	2 Stege mit 2 Loch. St.	2 Winkel-laschen. St.	2 Laschenschrauben. St.	2 Hakennagel. St.	2 Steinschrauben. St.	
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—		
"	"	1	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	—	—	4	8	—	2	—	2	—	—	—	—		
Eichen	sämmtl.	1	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	—	—	4	8	—	2	—	2	—	—	—	—		
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—		
"	"	1	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—		
"	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—		
Eichen	"	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	12	—	—	—	2	—	—	—	—		
Kiefern	"	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	12	—	—	—	—	—	—	—	—		
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	2	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—		
Eichen	"	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	12	—	—	—	2	—	—	—	—		
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—		
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—		
Eichen	"	—	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—		
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—		
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—		
Eichen	"	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—	—		
— —	—	—	—	—	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—		
"	"	—	—	—	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	6	12	—	—	—	—	—	—	—	—		
"	"	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—		
"	"	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	4	10	—	—	2	—	—	—	—		
Eichen und Dolomit	"	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	12	—		
"	"	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	12		
"	"	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	12	—		

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine.		Bettung.				Schienen.										Schwellen.			
		Stärke unter den		Material.		Länge pro Stück.	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 9/16" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss.	5 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss.	Flachschiene, 4,68 Pfund pro Fuss.	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,24 Pfund pro Fuss (Stübenprofil).	5 3/8" hoch des 1868er Profils.	Unter jeder Schienen- länge liegen	St.	St.	Stück	St.
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss	Fuss	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen					
Länge der Gleisstrecken.		Meilen																	
12,129—12,130		0,001	—	—	14	1 1/12	Steinschl. u.K.	22 5/8	—	—	—	—	—	0,001	—	—	—	1	7
12,130—12,151		0,021	—	—	13 1/4	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,021	—	—	—	—	—
12,216—12,228		0,012	—	—	13 1/4	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,012	—	schwebende Stösse.	—	8	—
12,228—12,235		0,007	—	—	13 1/4	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,007	—	—	—	—	—
12,235—12,244		0,009	—	—	14	1 1/12	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,009	—	1	—	—	7
12,326—13,446		1,120	13 1/4	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	1,120	—	—	—	—	—
13,446—14,375		0,929	—	—	—	—	zerschlagene Kalksteine	22 5/8	—	—	—	—	—	0,929	—	—	—	—	—
14,375—14,424		0,049	—	—	—	—	Steinschl. u.K.	22 5/8	—	—	—	—	—	0,049	—	In der Curve.		—	—
14,424—15,329		0,905	15 1/2	1 1/2	—	—	in den Einschnitten zerschlagene Sandsteine.	22 5/8	—	—	—	—	—	0,905	—	2	6	—	—
15,329—15,411		0,082	—	—	—	—	auf den Dämmen	—	—	—	—	—	—	0,082	—	In gerader Linie.		—	—
15,411—15,702		0,291	16 1/2	1 1/6	—	—	Steinschl. u.K. zerschlagene Sandsteine.	22 5/8	—	—	—	—	—	0,291	—	1	7	—	—
15,702—15,843		0,141	—	—	—	—	Steinschl. u.K.	22 5/8	—	—	—	—	—	0,141	—	—	—	—	—
15,843—15,910		0,067	—	—	15 1/2	1 1/2	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,067	—	schwebende Stösse.		8	—
15,91—15,97		0,060	—	—	15 1/2	1 1/2	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,060	—	1	—	—	7
15,97—17,632		1,662	15 1/2	1 1/2	—	—	in den Einschnitten	—	—	—	—	—	—	1,662	—	In der Curve.		—	—
			16 1/2	1 1/6	—	—	auf den Dämmen	—	—	—	—	—	—		—	In gerader Linie.		—	—
b. Zweites Gleis.																			
rechts	11,35—11,38	0,030	14	1 1/4	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,030	—	1	7	—	—
	11,38—11,434; 11,14—12,50	1,114	—	—	—	—	"	19,8	—	(Eiserner Oberbau cfr. Anlage.)			—	—	—	—	—	—	—
	11,434—11,44	0,006	—	—	—	—	"	22 5/8	—	eiserne Brücke			—	0,006	—	—	—	—	—
	12,50—12,62	0,120	14	1 1/4	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,120	—	1	7	—	—
links	12,62—14,42	1,800	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	1,8	—	8	schwebende Stösse.	
			16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
rechts	15,36—15,42	0,060	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,06	—	2	6	—	—
	15,42—15,72	0,300	15 1/2	1 1/2	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	—	0,30	1	7	—	—
	15,72—15,774	0,054	—	—	16 1/2	1	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,054	2	—	—	6	—
	15,774—15,849	0,075	—	—	15 1/2	1	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,075	—	—	—	8	—
15,849—17,296		1,447	—	—	—	—	"	19,8	—	(Eiserner Oberbau cfr. Anlage.)			—	—	—	—	—	—	—
17,296—17,632		0,336	16 1/2	1 1/6	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,336	—	1	7	—	—
8. Börssum-Jerxheimer Bahn.																			
3.20 der Harzbahn bis 5,58 der Oschersleber Bahn)		6,26	15 1/4	1 1/2	—	—	in den Einschnitten	—	—	—	—	—	—	—	—	In der Curve.		—	—
Doppelgleis		16	1 1/4	—	—	—	auf den Dämmen	—	—	—	—	—	—	—	—	In gerader Linie.		—	—
							Kalket. u. Kies	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—

am Ende des Jahres 1869. (Fortsetzung.)

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																					
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																					
		auf den Stoßschwellen								auf d. Steinen als Stoßschwellen		auf den Mittelschwellen								auf den Steinen als Mittelschwellen			
		Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.	Winkellaschen. St.	Hakennagel. St.	Schrauben an Platten und Stühlen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Hakennagel. St.	Schienenstühle. St.	Schrauben. Stück.	Hakennagel. Stück.	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Hakennagel. St.
Dolomit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—
"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	20	—
Eichen und Dolomit	sämmtl.	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—
Eichen	theilweise	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"	sämmtl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"	theilweise	—	—	—	—	—	—	in der Curve						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"	ungetränkt	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—
"	theilweise	—	—	—	2	—	3	4	1	1	in der geraden Linie			—	4	10	—	—	—	2	—	—	—
"	ungetränkt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sandsteinquader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	20	—
Eichen u. Sandsteinquader	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	in der Curve			—	—	—	—	—	—	—	—	14	—
Eichen	theilweise	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	2	—	—	—
"	—	—	—	—	2	—	3	4	1	1	in der geraden Linie			—	4	10	—	—	—	2	—	—	—
Eichen	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—
—	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	6	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	—	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	4	12	—	—	—	2	—	—	—	—
"	"	—	—	2	—	—	4	4	—	2	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	2	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—
Eichen und Sandstein	"	—	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—
Sandstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—
Eichen	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—
Eichen und Tannen	sämmtl.	—	—	—	2	2	3	4	1	1	in der Curve			—	4	8	—	—	—	2	—	—	—
"	—	—	—	—	2	—	3	4	1	1	in der geraden Linie			—	4	10	—	—	—	2	—	—	—

Beschreibung des Oberbaue

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine		Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.					Material.	Schienen.										Schwellen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
			Stärke unter den						Länge pro Stück. Fuss	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
			Holzschwellen		Steinwürfeln		St.												St.	Stück	St.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
			Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
B. Nebengleise.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				

3*

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine.		Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen.															
			Stärke unter den					Länge pro Stück. Fuss	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	St.	St.	Stück	St.													
			Holzschwellen		Steinwürfeln																Unter jeder Schienenlänge liegen												
			Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss																											
0,015 Meilen und der Actiengesellschaft Eisenwerk Salzgitter = 0,115 Meilen.							Steinschl. u. K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—													
Bahnhof Ringelheim .	5,84—5,93	0,137	12	1	—	—	Kies	—	—	0,035	—	—	—	—	—	—	0,102	—	—	—													
„ Lutter a. B.	6,73—6,82	0,150	12	$\frac{5}{8}$	—	—	—	—	—	0,046	—	—	—	—	—	—	0,104	—	—	—													
Haltestelle Neukrug nebst den Gleisen der Grube Neu-Mansfeld dasselbst = 0,031 Meil.	7,75—7,78	0,070	12	$\frac{5}{8}$	—	—	„	—	—	0,066	—	—	—	—	—	—	0,004	—	—	—													
Bahnhof Seesen . . .	8,65—8,74	0,205	12	1	—	—	Steinschl. u. K.	—	—	0,093	—	—	—	—	—	—	0,112	—	—	—													
„ Gandersheim . . .	10,51—10,61	0,160	12	1	—	—	„	—	—	0,068	—	—	—	—	—	—	0,092	—	—	—													
„ Kreiensen	11,27—11,38	0,640	14 12	1	—	—	„	—	—	0,198	—	—	—	—	—	—	0,442	—	—	—													
„ Naensen	12,56—12,64	0,082	13 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{2}$	—	—	„	—	—	0,047	—	—	—	—	—	—	0,035	—	—	—													
„ Vorwohle	14,36—14,43	0,060	15 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	—	—	„	—	—	0,032	—	—	—	—	—	—	0,028	—	—	—													
„ Stadtoldendorf . .	15,32—15,41	0,167	15 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	—	—	„	—	—	0,119	—	—	—	—	—	—	0,048	—	—	—													
„ Holzminden	17,30—17,44	0,745	15 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	—	—	„	—	—	0,390	—	—	—	—	—	—	0,355	—	—	—													
Sa. A. Hauptgleise . .	—	64,774	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49,278	49,278	und 3,001 Meilen und 0,015 Meilen														
„ B. Nebengleise . .	—	12,523	—	—	—	—	—	—	—	0,475	5,483	0,812	0,246	—	0,035	5,457	—	—															

am Ende des Jahres 1869. (Fortsetzung.)

[illegible]

Construction des ganz eisernen Oberbaues auf den Bahnstrecken








	Endpunkte der Gleis- strecken nach den Meilensteinen		Länge der Gleis- strecken. Meilen	Bettung.			Schienen.							
				Breite.	Tiefe.	Material.	Länge pro Stück.	Höhe.	Stärke			Gewicht pro lfd. Fuss.	Form.	Material.
	von Nro.	bis Nro.		Fuss	Fuss		Fuss	Zoll	in Steg. Zoll	in Fusse. Zoll	in Köpfe. Zoll	Pfund		
I. Braunschweig-Wolfenbüttel.														
Oestliches (linkes) Gleis . .	0,31	0,43	0,12	12	1	Kies	20	3 $\frac{3}{8}$	1 $\frac{1}{2}$	—	—	10,6	—	—
	0,86	0,96	0,10	12	1	Kies	20	3 $\frac{15}{16}$	5 $\frac{5}{8}$	—	—	12,01	—	—
Westliches (rechtes) Gleis .	0,31	0,43	0,12	12	1	Kies	20	3 $\frac{3}{8}$	1 $\frac{1}{2}$	—	—	10,6	—	—
	0,86	0,96	0,10	12	1	Kies	20	3 $\frac{15}{16}$	5 $\frac{5}{8}$	—	—	12,01	—	—
II. Kreiensen-Holzminden.														
Nördliches (rechtes) Gleis .	11,38	11,434	0,054	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	11,44	12,50	1,060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15,849	17,296	1,447	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			2,561	13	2	Zerschl. Steine und Kies, je zur Hälfte.	19,8	2 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{2}{3}$	1 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{2}$	10		Bessemer Stahl.

Tabelle II.

zwischen Braunschweig-Wolfenbüttel und Kreiensen-Holzwinden.

W i n k e l.						An jeder Schiene befinden sich Querverbindungen.						An jedem Paar Längenwinkel befinden sich Befestigungsmittel.							
Anzahl.	Länge.	Höhe.	Stärke.	Gewicht pro lfd. Fuss.	Form.	Anzahl.	Form.	Länge.	Höhe.	Stärke.	Gewicht pro Stück.	Laschen- platten. Stück.	Schrauben mit Muttern			Schrauben mit Keil- befestigung		Niete. Stück.	Futter- stücke. Stück.
													für die Laschen- platten. Stück.	für die Schiene. Stück.	für die Querver- bindungen. Stück.	Stück.	Stück.		
2	20	6½	9/16	15,3	—	4		6' 7"	5	3/8	75,6	1	8	14	—	—	16	—	
2	20	6¾	3/8	12,42	—	4		5' 1⅓"	1⅓/16	5/16	35,2	1	8	16	16	—	—	4	
2	20	5½	1/2	13	—	7		4' 11⅓"	3¼	1/2	22,7	1	8	14	—	—	14	7	
2	20	6¾	3/8	12,42	—	4		5' 1⅓"	1⅓/16	5/16	35,2	1	8	16	16	—	—	4	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	19,8	5⅞	5/12	11,46		4		5' ½"	4⅛	5/12	40	1	8	—	8	7	—	—	

III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.	
	selbstthätige			älteres System									Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige	englische												
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	2spurige St.	3spurige St.	4spurige St.	Durch- messer.					
Braunschweig	161	—	—	—	—	1	—	5 { 32 37 $\frac{1}{4}$ 38 $\frac{1}{2}$ 28 22 $\frac{1}{2}$	4	2	1 390	1 { 1 1	51 696 ¹ 14 382 ² 4 480 ³ 7 136 ² 1 520 ² 1 617 ³	
Den Privatanlagen gehörig	7	—	—	—	—	—	—	3 { 6 { 25 $\frac{3}{4}$ 16 $\frac{1}{2}$ 27 $\frac{1}{2}$ 26 28 28 30	1	—	—	—	—	
Wolfenbüttel	63	—	—	—	—	—	—	1 1	26 $\frac{1}{2}$ 37 $\frac{1}{2}$	—	1	1 194	1 { 1	4 531 ² 2 024 ³ 1 792 ¹ 840 ²
Der Ravensberger Spinnerei da- selbst gehörig	2	—	—	—	—	—	—	1	27 $\frac{2}{3}$	—	—	—	—	—
Der Zuckerfabrik Wendessen gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dettum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400 400	1	1 219 ¹
Schöppenstedt	14	—	—	—	—	—	—	1	26 $\frac{1}{2}$	—	1	568 400	1	2 248 ²
Den Fabriken daselbst gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Watenstedt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400 400	1	1 411 ¹
Der Zuckerfabrik das. gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jerxheim	53	28	—	—	—	—	—	1	38	—	1	800 420	1 { 1	2 248 ² 255 ¹
Der Zuckerfabrik das. gehörig	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Latus	307	28	—	—	—	1	—	19	—	5	5	6 372	9 { 9	56 373 ¹ 32 905 ² 8 121 ³

[illegible]

Bauwerke auf den Bahnhöfen un

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.	
	selbstthätige				älteres System								Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige	englische						Stück.	Fuss.					
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	2spurige St.	3spurige St.								4spurige St.	Stück.	□ Fuss.
Transport . . .	307	28	—	—	—	1	—	19	—	5	5	6 372	9 {	56 373 ¹ 32 905 ² 8 121 ³
Gunsleben	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	{400 400	1	1 120 ¹
Wegersleben	14	—	—	—	—	—	—	1	27	—	1	490 400	1	3 284 ¹
Oschersleben	41	—	—	—	—	—	—	1	38½	—	2	1 104 610	1* {	792 ¹ 9 344 ² 174 ³
Gr. Gleidingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	800	1	280 ¹
Vechelde	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	632 300	1 {	1 296 ² 1 848 ³
Hedwigsburg	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	320	1	1 152 ¹
Der Zuckerfabrik das. gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Börssum	44	8	4	8	—	—	—	1	38½	—	1	1 760 1 032 360 244	1 {	2 569 ² 1 993 ³
Mattierzoll	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	437 437	1	4 250 ²
Hedeper	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 047 ²
Schluden	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	630	1 {	2 444 ² 1 522 ¹
Latus	444	36	4	8	—	1	—	22	—	5	12	16 728	18 { 1* {	63 731 ¹ 44 511 ² 11 962 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³

Haltestellen am Ende des Jahres 1869 (Fortsetzung).

Neben- gebäude.		Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Cokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- Werkstätten.		Brücken- waagen.	Elektrische Telegraphen- Apparate.		Bemerkun- gen.
Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Stück.	System der Apparate.	
37 {	18 499 ¹ 13 890 ²	7 { 1	92 561 ¹ 5 970 ² am Stations- gebäude	4 {	84 368 ¹ 9 042 ²	5 { 2	572 ¹ 4 970 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	5 {	1 120 ¹ 7 258 ²	4	66 150 ¹	15 {	110 781 ¹ 10 291 ² 4 164 ³	4	18	Morse	und 5 Magnet- zeigerapparate.
1	88 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 1 1 1 1	2 494 ² 3 550 ¹ 270 ¹ 248 ¹ 138 ¹	1	2 160 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	
1 1 1 1* 1* 1* 1 1	5 250 ² 297 ¹ 297 ¹ 3 432 ¹ 798 ¹ 480 ¹ 84 ¹ 310 ¹	1 {	1 900 ¹ 1 320 ²	1	8 202 ¹	1	im Maschi- nenhause enthalten	—	—	—	—	—	—	1	2	„	*Gemeinschaft- liches Eigen- thum mit der Magdeburg- Halberstädter Eisenbahn- gesellschaft.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 1 1	216 ¹ 234 ¹ 1 350 ¹	1	2 910 ¹	—	—	1 {	392 ² 648 ¹	—	—	—	—	—	—	—	2*	Morse	*Ein Apparat für die Glockenleitung.
1 —	236 ¹ —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
1 { 1 1 1 1** 1** 1 1 1	90 ³ 1 480 ¹ 264 ¹ 345 ¹ 3 460 ² 1 195 ¹ 3 670 ² 1 785 ¹ 583 ²	1 {	1 120 ¹ 926 ²	1	7 646 ¹	1 { 1	613 ² 345 ² 231 ¹	1	1 293 ¹	1	1 600 ¹	—	—	—	4*	Morse	*Ausserdem 2 Magnetzeiger- apparate für den Bahnhofsdiens. Einer derselben ist beim Wärter 1 der Südbahn eingeschaltet. ** liegen in Sta- tion 3,02—3,03.
1 { 1 1	408 ² 682 ¹ 198 ¹ 144 ¹	1 {	975 ² 2 142 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	„	
1 1 1 1 1	230 ¹ 264 ¹ 1 264 ¹ 768 ¹ 1 350 ¹	— 1	— 1 056 ¹	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 1	— 1 040 ¹	— —	— —	— —	— 1	„	
68 { 3*	35 786 ¹ 29 755 ² 90 ³ 4 710 ¹	13 { 1	103 849 ¹ 9 191 ² am Stations- gebäude	6 {	100 216 ¹ 9 042 ²	8 { 3	1 451 ¹ 6 320 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	6 {	2 413 ¹ 7 258 ²	6	68 790 ¹	15 {	110 781 ¹ 10 291 ² 4 164 ³	5	30	Morse	und 7 Magnet- zeigerapparate.

Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		
	selbstthätige				älteres System								Stück.	Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige	englische						Stück.	Fuss.						
		je 4 mit 4 Böcken	je 4 mit 2 Böcken	je 4 mit 1 Bocke	2spurige	3spurige	4spurige								
	Stück.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	Stück.	Fuss.	Stück.	Stück.	lfd. Fuss.	Stück.	□ Fuss.	
Transport	444	36	4	8	—	1	—	22	—	5	12	16 728	18 { 1*	63 731 ¹ 44 511 ² 11 962 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³	
Vienenburg	23	—	—	—	—	—	—	1	38	—	—	740 484	1	4 555 ²	
Harzburg Bei der Mathildenhütte . . .	20 4	— —	— —	— —	1 —	— —	— —	2 {	40 22½	—	1	2 516	1 { 1	2 130 ² 265 ¹ 3 600 ¹	
Gielde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240 220	1	1 155 ¹	
Salzgitter	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 171 648	1 {	3 767 ² 356 ³	
In Privatgleisen	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ringelheim	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	362 356	1	1 080 ¹	
Lutter a. Bbge.	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	452 404 800	1	3 088 ²	
Neukrug	4***	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	208 200	1	496 ¹	
Seesen	20	—	—	—	—	—	—	1	38½	—	1	1 080 552 304	1 {	3 047 ² 1 589 ³	
Ildehausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240 200	1	584 ¹	
Gandersheim	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	714 544	1	5 142 ²	
Kreiensen	44 1****	—	—	—	—	—	—	1	38½	—	1	890 954	1****	5 633 ¹	
Latus	628 1****	36	4	8	1	1	—	27	—	5	18	31 007	29 { 1* 1****	70 911 ¹ 66 240 ² 13 907 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³ 5 633 ¹	

Neben- gebäude.		Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Cokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- Werkstätten.		Brücken- waagen.	Elektrische Telegraphen- Apparate.		Bemerkun- gen.
Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.		Stück.	System der Apparate.	
68 3*	35 786 ¹ 29 755 ² 90 ³ 4 710 ⁴	13 1	103 849 ¹ 9 191 ² am Stations- gebäude	6	100 216 ¹ 9 042 ²	8 3	1 451 ¹ 6 320 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	6	2 413 ¹ 7 258 ²	6	68 790 ¹	15	110 781 ¹ 10 291 ² 4 164 ³	5	30	Morse	und 7 Magnet- zeigerapparate.
1 1 1 1 1 1	2 438 ² 1 002 ¹ 65 ¹ 188 ¹ 194 ¹ 181 ¹	1	3 372 ¹ 962 ²	1	5 535 ¹	1	24 ¹ 792 ²	1	1 440 ¹	—	—	—	—	—	*3	„	Eine der selbstthätigen Weichen gehört zur Goslar- Vienenburger Bahn.
1 1 1 1 1 1 1	1 620 ² 100 ¹ 448 ¹ 768 ¹ 3 024 ¹ 400 ¹ 120 ¹ 25 ¹	1	1 440 ¹	—	—	—	—	—	—	1	1 995 ¹	—	—	1	1	„	*Der in die Linie nach Gos- lar eingeschalt- ete Apparat ist Eigenthum Preussens; der nach Halber- stadt arbeitende gehört der Magdeburg- Halberstädter Eisenbahn- verwaltung.
1	362 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 1 1	1 268 ² 890 ¹ 270 ¹	1 1	1 192 ¹ 3 040 ¹	—	—	1	966 ²	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	
1	180 ¹	1	2 775 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	
1 1	1 872 ¹ 504 ¹	1	2 000 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	„	
1	236 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*** gehören der Hüttengesell- schaft Neu-Mansfeld.
1 1 1	267 ¹ 854 ² 272 ³ 160 ¹	1	4 200 ²	—	—	1	528 ² 396 ¹	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	**** Mit Preus- sen gemein- schaftlich.
1	200 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*Auf den Ein- u. Ausgängen der beiden Tunnel zwischen Krei- ensen u. Naen- sen ist je 1 Mag- netzeigerapparat nebst Wecker aufgestellt. Es befinden sich mithin im Gan- zen 4 Magnet- zeiger und 4 Wecker in den Tunnelleitungen.
1 1	882 ¹ 160 ¹	1	1 120 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	
1 1 1 1 1 1 1	3 141 ¹ provisor. Postgebäude 192 ¹ 418 ¹ 414 ¹ 2 478 ² 1 052 ¹ 488 ¹	1	1 120 ¹	1	10 609 ¹	1	770 ²	1 1	2 500 ¹ 1 881 ¹	1	1 600 ¹ provisorisch	1	im Maschi- nenhause enthalten	—	2	„ *	
102 3* 1****	53 571 ¹ 38 413 ² 362 ³ 4 710 ¹ 418 ¹	22 1 1	119 908 ¹ 14 353 ² am Stations- gebäude, im Hause für d. Aufseher enthalten	8	116 360 ¹ 9 042 ²	12 3	1 871 ¹ 9 376 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	9	8 234 ¹ 7 258 ²	8	72 385 ¹	15 1	110 781 ¹ 10 291 ² 4 164 ³ im Maschi- nenhause enthalten	7	46	Morse	und 11 Magnet- zeigerapparate, darunter 4 Stück mit Wecker.

Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.	
	selbstthätige			älteres System									Stück.	Durch- messer.	Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige	englische												
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	2spurige St.	3spurige St.	4spurige St.	Fuss.								lfd. Fuss.	Stück.	Fuss.
Transport	628 1****	36	4	8	1	1	—	27	—	5	18	31 007	29 { 1* 1****	70 911 ¹ 66 240 ² 13 907 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³ 5 633 ¹
Naensen	7	—	—	—	—	—	—	1	29	—	1	884 884 274	1	3 130 ²
Vorwohle	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	276 235 155	1	2 202 ²
Stadtoldendorf	12	—	—	—	—	—	—	1	29	—	1	720 480 402	1	4 400 ²
Holzminden	45	—	—	—	—	—	—	1	39	—	1	640 640 634	1 {	3 240 ² 2 792 ³
Söllingen	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	352	1 1	1 200 ¹ 960 ¹
Schöningen	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	424	1 {	3 818 ² 941 ³
Büddenstedt	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	303	1	1 740 ¹
Zur Trendelbuschbahn gehörig	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Helmstedt	12	—	—	—	—	—	—	1	35 ³ / ₁₂	—	1	400	1 {	3 250 ² 2 400 ³
Summa	740 1****	36	4	8	1	1	—	31	—	5	27	37 710	38 { 1* 1****	74 811 ¹ 86 280 ² 20 040 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³ 5 633 ¹

Haltestellen am Ende des Jahres 1869 (Fortsetzung).

Neben-gebäude.		Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokes-schuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-werkstätten.		Brücken-waagen.	Elektrische Telegraphen-Apparate.		Bemerkun-gen.
Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.		Stück.	System der Apparate.	
102 { 3* 1****	53 571 ¹ 38 413 ² 362 ³ 4 710 ¹ 418 ¹	22 { 1 1	119 908 ¹ 14 353 ² am Stations- gebäude. im Hause für d. Aufseher enthalten	8 { 3	116 360 ¹ 9 042 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	12 { 3	1 871 ¹ 9 376 ²	9 { 3	8 234 ¹ 7 258 ²	8	72 385 ¹	15 { 1	110 781 ¹ 10 291 ² 4 164 ³ im Maschi- nenhause enthalten	7	46	Morse	und 11 Magnet- zeigerapparate, darunter 4 Stück mit Wecker
1 1	830 ¹ 160 ¹	1	986 ¹	—	—	1	826 ²	—	—	—	—	—	—	—	1	" *	* Auf den Ein- und Ausgängen der beiden Tun- nel zwischen Kreinsen und Naensen ist je 1 Magnetzeiger- apparat nebst Wecker auf- gestellt. Es be- finden sich mit- hin im Ganzen 4 Magnetzeiger und 4 Wecker in den Tunnel- leitungen.
1 1	370 ¹ 30 ¹	1 {	886 ² 905 ¹	—	—	—	—	1	300 ¹	—	—	—	—	—	1	"	
1	1 194 ¹	1	3 192 ¹	—	—	1 {	858 ² 125 ¹	—	—	—	—	—	—	1	1	"	
1 1 1 1 1 1 1	1 077 ¹ 124 ¹ 954 ¹ 1 440 ¹ 2 200 ¹ 1 686 ¹	1 {	2 880 ¹ 820 ²	1 {	17 079 ¹ 1 576 ²	1	im Maschi- nenhause enthalten	1 1	1 799 ¹ 880 ¹	1	3 904 ¹	1	im Maschi- nenhause enthalten	1	3*	"	* Ein-Apparat für die Glocken- leitung nach Hörter
1 1 1 1	106 ¹ 288 ¹ 240 ¹ 55 ¹	1	1 600 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 { 1 1 1	561 ² 594 ² 128 ¹ 76 ¹	1 {	4 763 ¹ 1 350 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Morse	
1 1 1 1 1 1	106 ¹ 291 ¹ 2 417 ² 1 176 ¹ 31 ¹	1	1 600 ¹	—	—	1	333 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 { 1 1 1 1 1	676 ² 1 028 ¹ 23 ¹ 144 ¹ 90 ¹ 462 ¹	1	3 567 ¹	1	5 678 ¹	1 {	1 254 ² 870 ¹	1	1 464 ¹ (in der Was- serstation)	1	1 440 ¹	—	—	—	1	Morse	
130 { 3* 1****	67 880 ¹ 42 661 ² 362 ³ 4 710 ¹ 418 ¹	30 { 1 1	139 401 ¹ 17 409 ² am Stations- gebäude im Hause für d. Aufseher enthalten	10 { 4	139 117 ¹ 10 618 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	16 { 4	2 866 ¹ 12 647 ²	13 {	12 677 ¹ 7 258 ²	10	77 729 ¹	15 { 2	110 781 ¹ 10 291 ² 4 164 ³ in den Ma- schinen- häusern ent- halten	10	54	Morse	und 11 Magnet- zeigerapparate, darunter 4 Stück mit Wecker.

IV. Bestand der Locomotiven und

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.	Kolben- hub.	Durch- messer der Trieb- räder.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant.		Ankaufs- preis.	Trans- port- kosten
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	N a m e.	W o h n o r t.		
1	Dart	13	1 1/4	5	fest 5/6	70	1	2	293	323	Forester	Liverpool	11 870	870
2	Braunschweig	10 1/2	1 1/2	4	" 5/6	70	1	2	226	251	Bahnhofwerkstatt	Braunschweig	10 700	—
3	Wildemann . .	15	2	4 3/4	veränderl.	80	3	—	382	422	Stephenson	New-Castle	11 600	900
4	Crodo	15	2	4 3/4	"	80	3	—	399	439	Derselbe	Daselbst	11 600	1070
5	Hercynia . . .	14	1 5/6	5 1/2	"	80	2	1	381	421	Derselbe	Daselbst	11 000	830
6	Blankenburg .	13	1 1/2	5 1/2	fest 7/8	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5 800	920
7	Wolfenbüttel .	14	1 5/6	5 1/2	veränderl.	80	2	1	393	433	Stephenson	New-Castle	10 640	900
8	Brocken . . .	15	2	4 3/4	"	80	3	—	400	440	Derselbe	Daselbst	11 350	900
9	Germania . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	428	468	Egestorff	Hannover	12 300	20
10	Concordia . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	426	466	Derselbe	Daselbst	12 300	20
11	Hannover . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
12	Cöln	15	2	4 3/4	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
13	Berlin	15	2	5 1/2	"	85	2	1	452	502	Derselbe	Daselbst	12 300	20
14	Bremen	15	2	5 1/2	"	85	2	1	447	494	Derselbe	Daselbst	12 300	20
15	Hamburg . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	443	491	Derselbe	Daselbst	12 127	41
16	Dresden . . .	15	2	5 1/2	"	85	2	1	469	519	Derselbe	Daselbst	12 470	33
17	Leipzig	15	2	5 1/2	"	100	2	1	461	511	Derselbe	Daselbst	12 450	33
18	London	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	528	Derselbe	Daselbst	11 998	17
19	Paris	15	1 5/6	6	"	100	1	2	470	523	Derselbe	Daselbst	11 998	17
20	Elbe	15	2	4 3/4	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	12 153	33
21	Rhein	15	2	4 3/4	"	100	2	1	472	525	Derselbe	Daselbst	12 147	33
22	Weser	16	2	4 3/4	"	100	2	1	468	528	Derselbe	Daselbst	12 429	17
23	Oker	16	2	4 3/4	"	100	2	1	466	521	Derselbe	Daselbst	12 427	17
24	Leine	16	2	4 3/4	"	100	2	1	472	528	Derselbe	Daselbst	12 427	17
25	Amsberg	15	1 5/6	6	"	100	1	2	473	526	Derselbe	Daselbst	12 015	17
26	Gandersheim .	15	1 5/6	6	"	100	1	2	463	513	Derselbe	Daselbst	11 956	17
27	Seesen	15	1 5/6	6	"	100	1	2	479	531	Derselbe	Daselbst	11 935	17
28	Solling	16	2	4 3/4	"	100	2	1	471	533	Derselbe	Daselbst	12 510	17
29	Elm	15	2	5 1/2	"	100	2	1	472	527	Derselbe	Daselbst	13 011	—
30	Schöningen . .	16	2	4 3/4	"	100	2	1	477	529	Derselbe	Daselbst	13 021	34
31	Radau	16	2	5 1/2	"	100	2	1	476	531	Derselbe	Daselbst	13 014	17
32	Helmstedt . .	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	12 918	25
33	Ilse	15	1 5/6	6	"	100	1	2	476	531	Derselbe	Daselbst	12 613	17
34	Asse	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 799	17
35	Cassel	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 783	17
36	Holzminden . .	16	2	5 1/2	"	100	2	1	491	546	Derselbe	Daselbst	14 930	17
37	Oels	16	2	5 1/2	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	15 136	17
38	Bode	16	2	4 3/4	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	14 870	17
39	Elfenstein . .	15	2	5 1/2	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
40	Hils	16	2	4 3/4	"	100	2	1	470	532	Derselbe	Daselbst	14 871	17
41	Gaus	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	14 857	17
42	Frankfurt . . .	15	2	5 1/2	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
43	Lessing	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	13 919	17
44	Roswitha . . .	15	1 5/6	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
45	Bruno	17	2	4 3/4	"	100	3	—	745	820	Derselbe	Daselbst	22 005	17
46	Welf	15	1 5/6	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
47	Auton	16	2	4 3/4	"	100	2	1	533	600	Derselbe	Daselbst	14 552	17
48	Göttingen . . .	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 462	17
49	Lüneburg . . .	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 445	17
50	Dankwart . . .	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
51	Eberstein . . .	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
52	Stadtdendorf .	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
53	Hansa	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
54	Brabant	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
55	Sölter	17	2	4 3/4	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	15 500	17
56	Richmont . . .	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 488	17
57	Aller	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 002	17
58	Innerste	17	2	4 3/4	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	17 000	16
59	Regenstein . .	17	2	4 3/4	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	17 000	16
60	Elfas	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
61	Ith	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
62	Höxter	18	2 1/6	4 1/2	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
	Latus	—	—	—	—	—	—	—	30 690	33 968	—	—	858 172	7 420

Tender am Ende des Jahres 1869.

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1869.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.
				leer.	mit Wasser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.			Zollcentner.				Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
70	12 810	August 1840	71 169	127	184	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	1 720	—	—	1 720	14 530
—	10 700	April 1843	30 278	85	142	Maschinenfabrik	Zorge	1 900	30	—	1 930	12 630
110	12 610	September 1843	66 555	147	212	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	15 210
110	12 780	October 1843	59 924	170	235	Maschinenfabrik	Zorge	2 720	60	—	2 780	15 560
110	11 940	eodem	93 941	154	219	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	14 540
70	6 790	November 1843	48 419	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 970	40	—	2 010	8 800
2 380	13 920	9. November 1846	84 098	165	230	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 070
2 390	14 640	12. ejusdem	61 493	155	220	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 790
20	12 340	23. April 1848	55 858	150	215	Egestorff	Hannover	2 090	10	90	2 190	14 530
20	12 340	1. September 1848	63 345	147	212	Dieselbe	Daselbst	2 030	10	90	2 130	14 470
20	12 340	23. December 1848	56 225	152	227	Maschinenfabrik	Zorge	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	19. März 1849	54 356	152	227	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	3. Mai 1850	60 418	195	279	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	25. Juli 1850	68 484	178	257	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
—	12 168	1. Mai 1851	53 429	187	265	Dieselbe	Daselbst	2 583	—	—	2 583	14 751
—	12 503	18. März 1852	58 980	195	280	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 737
—	12 483	22. Mai 1852	61 415	198	283	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 717
—	12 015	10. August 1853	60 751	225	301	Egestorff	Hannover	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 015	19. November 1853	62 499	220	296	Dieselbe	Daselbst	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 186	24. December 1853	58 479	198	282	Maschinenfabrik	Zorge	2 366	—	—	2 366	14 552
—	12 180	15. Januar 1854	60 404	196	280	Dieselbe	Daselbst	2 352	—	—	2 352	14 532
—	12 446	28. December 1854	43 091	200	277	Egestorff	Hannover	2 306	9	—	2 315	14 761
—	12 444	31. Januar 1855	55 789	206	274	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 444	24. April 1855	62 203	215	285	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 032	16. Mai 1855	57 191	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 345
—	11 973	7. Juli 1855	54 456	228	296	Dieselbe	Daselbst	2 305	9	—	2 314	14 287
—	11 952	6. October 1855	54 772	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 306	9	—	2 315	14 267
—	12 527	22. August 1856	67 490	205	282	Dieselbe	Daselbst	2 308	9	—	2 317	14 844
—	13 011	26. October 1856	49 220	209	289	Dieselbe	Daselbst	2 605	—	—	2 605	15 616
—	13 055	13. November 1856	48 168	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 608	—	—	2 608	15 603
—	13 031	24. December 1856	59 304	211	290	Egestorff	Hannover	2 606	9	—	2 615	15 646
—	12 943	3. März 1857	53 890	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 610	—	—	2 610	15 553
—	12 630	31. März 1857	51 450	238	318	Egestorff	Hannover	2 607	9	—	2 616	15 246
—	14 816	23. October 1857	55 464	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 392	9	—	3 401	18 217
—	14 800	21. November 1857	45 633	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 203
—	14 947	26. December 1857	41 073	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 350
—	15 153	20. Januar 1858	43 883	211	290	Dieselbe	Daselbst	3 205	9	—	3 214	18 367
—	14 887	17. März 1858	50 196	205	282	Dieselbe	Daselbst	3 343	9	—	3 352	18 239
—	14 047	3. April 1858	43 069	211	290	Dieselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	14 888	15. ejusdem	40 937	205	282	Dieselbe	Daselbst	3 344	9	—	3 353	18 241
—	14 874	28. ejusdem	39 645	228	307	Dieselbe	Daselbst	3 638	9	—	3 647	18 521
—	14 047	10. Mai 1858	36 939	211	290	Dieselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	13 936	26. Juni 1858	48 267	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 905	9	—	2 914	16 850
—	14 474	7. Juni 1861	41 536	250	330	Dieselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
—	22 022	12. Juni 1861	21 675	250	400	Dieselbe	Daselbst	3 000	17	—	3 017	25 039
—	14 474	26. Juli 1861	32 201	250	330	Dieselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
—	14 569	13. October 1861	36 735	230	310	Dieselbe	Daselbst	3 350	17	—	3 367	17 936
—	15 479	20. December 1862	34 019	250	360	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 987
—	15 462	22. Januar 1863	30 566	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 970
—	19 017	18. März 1863	23 046	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	3. Juni 1863	21 132	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	6. Juli 1863	20 674	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	14 917	15. October 1863	243	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	17. November 1863	204	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	15 517	7. December 1863	24 881	264	400	Egestorff	Hannover	3 380	8	—	3 388	18 905
—	15 505	2. April 1864	29 394	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	19 013
—	19 019	11. Mai 1864	19 753	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 357
—	17 016	25. April 1865	18 092	260	400	Dieselbe	Daselbst	2 795	10	—	2 805	19 821
—	17 016	2. Mai 1865	18 797	260	400	Dieselbe	Daselbst	2 795	10	—	2 805	19 821
—	14 917	13. Mai 1865	5 679	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	20. Mai 1865	5 560	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	21 017	8. August 1865	18 527	250	400	Egestorff	Hannover	2 550	10	—	2 560	23 577
5 360	870 952		2 795 364	12 137	17 228			155 525	1 587	260	157 372	1 028 324

Bestand der Locomotiven und Tender

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.	Kolben- hub.	Durch- messer der Trieb- räder.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl. Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant		Ankaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.	
		Zoll engl.	Fuss engl.	Fuss engl.			Pfd. engl.	gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Wasser.	Name.			Wohnort.
Transport										30 690	33 968			858 172	7 420
63	Bevern	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	veränderl.	100	3	—	725	795	Egestorff	Hannover	21 000	17	
64	Rammelsberg	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17	
65	Bärenstein . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17	
66	Teufelsmauer .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17	
67	Burg Homburg	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17	
68	Schill	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	18 000	17	
69	Goslar	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	18 000	17	
70	Ottmer	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
71	Halberstadt . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
72	Stauffenburg .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
73	Ecker	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
74	Düsseldorf . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
75	Fürstenberg . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
76	Köterberg . . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
77	Münster	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
78	Isenburg . . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
79	Elberfeld . . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
80	Soest	15	2	3 $\frac{3}{4}$	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17	
81	Main	15	2	3 $\frac{3}{4}$	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17	
82	Königslutter . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
83	Thale	15	2	3 $\frac{3}{4}$	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17	
84	Hildesheim . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
85	Aachen	15	2	3 $\frac{3}{4}$	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17	
86	Rosstrappe . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
87	Walkenried . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
88	Paderborn . . .	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
89	Fallstein . . .	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
90	Hessen	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
91	Romke	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
92	Emden	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
93	Jerxheim . . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
94	Huy	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
95	Bielstein . . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
96	Wien	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
97	München	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
98	Rübeland . . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
99	Kreiensen . . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
100	Minden	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
101	Nordhausen . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
102	Hasselfelde . .	18	2 $\frac{1}{6}$	4 $\frac{1}{2}$	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25	
103	Finkler	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
104	Osterode . . .	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
105	Lothar	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
106	Vienenburg . .	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
107	Börssum	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
108	Egestorff . . .	17	1 $\frac{5}{6}$	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25	
109	Oschersleben .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
110	Klausthal . . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
111	Wolfstein . . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
112	Sachsenberg . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
113	Schimmerwald .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
114	Michaelstein . .	17	2	4 $\frac{3}{4}$	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25	
114 Locomotiven in Summa										64 145	70 523			1 783 915	8 632
1 Locomotive resp. 1 Tender im Durchschnitt										563	619			15 648	76

Bemerkung. Bei den Locomotiven Sölter, Innerste, Regenstein, Ecker, Fürstenberg, Münster, Isenbürg, Elberfeld, Hessen, Romke, Emden, von der ersten Tenderachse getragen; desgleichen 90 Centner bei den Locomotiven Bruno, Dankwart, Eberstein, Stadtdoldendorf, heim, Rosstrappe, Walkenried, Rübeland, Kreiensen, Nordhausen, Hasselfelde.

am Ende des Jahres 1869 (Fortsetzung).

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1869.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.
				leer.	mit Wasser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.			Zollcentner.				Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
5360	870 952	.....	2 795 364	12 137	17 228	.....	.....	155 525	1 587	260	157 372	1 028 324
—	21 017	12. August 1865	12 204	250	400	Egestorff	Hannover	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	31. August 1865	18 053	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	9. September 1865	18 670	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	2. October 1865	17 290	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	7. October 1865	17 907	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	18 017	14. December 1865	20 251	260	400	Derselbe	Daselbst	2 844	10	—	2 854	20 871
—	18 017	20. December 1865	20 689	260	400	Derselbe	Daselbst	2 844	10	—	2 854	20 871
—	17 369	1. Mai 1866	23 847	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	20 025	5. Juni 1866	14 715	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	23. Juni 1866	13 950	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	30. Juni 1866	16 696	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	20 025	16. August 1866	12 798	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	1. September 1866	16 898	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	20 025	12. September 1866	14 352	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	29. September 1866	15 613	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	15. November 1866	15 727	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	24. November 1866	16 073	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	14 917	5. März 1867	5 203	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	13. März 1867	2 824	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	16. März 1867	12 498	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	14 917	19. März 1867	96	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	23. März 1867	12 676	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	14 917	27. März 1867	4 521	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	29. März 1867	10 971	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	18. April 1867	13 070	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	17 369	2. Mai 1867	15 945	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	10. Mai 1867	16 493	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	16 320	20. Juni 1867	11 251	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	23. Juli 1867	10 931	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	1. August 1867	10 122	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	15. August 1867	10 858	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	29. August 1867	9 960	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	19. September 1867	12 754	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	17 369	24. December 1867	9 965	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	12. Januar 1868	8 348	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	20 025	19. Februar 1868	7 573	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	1. März 1868	9 193	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	17 369	4. April 1868	11 094	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	20 025	15. April 1868	9 110	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	5. Juni 1868	8 790	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	17 369	4. October 1868	5 813	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	7. October 1868	7 279	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	10. October 1868	7 145	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	16. October 1868	7 944	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	20. November 1868	7 224	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	30. November 1868	6 829	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	16 320	6. Februar 1869	3 375	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	9. Februar 1869	2 185	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	10. Februar 1869	5 156	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	14. Februar 1869	5 060	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	28. März 1869	1 558	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	4. April 1869	3 440	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
5 360	1 797 907		3 368 351	24 447	36 428			318 063	2 149	260	320 472	2 118 379
47	15 771		29 547	231	344			3 001	20	2	3 023	18 794

Jerxheim, Huy, Bielstein, Oschersleben, Klausthal, Wolfstein, Sachsenberg, Schimmerwald, Michaelstein werden 160 Centner des Maschinengewichts
 Aller, Hörter, Bevern, Rammelsberg, Bärenstein, Tenfelsmauer, Burg Homburg, Halberstadt, Stauffenburg, Düsseldorf, Köterberg, Königslutter, Hildes-

IV^a. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.	Kolben- hub.	Durch- messer der Trieb- räder.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- Druck im Kessel pro □" engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant		Ankaufs- preis.	Trans- port- kosten
		Zoll engl.	Fuss engl.	Fuss engl.		Pfd. engl.	gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	Name.	Wohnort.	Thaler.	Thaler.
									Zollcentner.					
1	Baltimore . .	10½	1½	4	fest 5/6	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11 900	800
2	Manchester . .	13	1½	5½	„ 5/6	70	1	2	270	300	Sharp-Roberts	Manchester	9 640	1 100
3	Harzburg . . .	13	1½	5½	„ 5/6	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
4	Advance . . .	11	1½	4¾	veränderl.	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14 700	800
5	Swift	11	1½	4¾	„	70	1	2	237	262	Derselbe	Daselbst	14 700	800
6	Zorge	13	1½	5½	fest 5/6	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
7	Magdeburg . .	13	1½	5½	„ 7/8	70	1	2	274	304	Forester	Liverpool	5 800	920
8	Hackelberg . .	13	1½	5½	„ 5/6	70	1	2	297	327	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330

und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven.

Zölle.	Preis im Ganzen. Thaler.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1869.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.	Zölle. Thaler.	Preis im Ganzen. Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen. Thaler.
				leer.	mit Wasser und Cokes. Zollcentner.	Name.	Wohnort.					
30	12 730	Januar 1839	Ende 1854 26 458	114	171	Norris	Philadelphia	2 200	300	20	2 520	15 250
490	11 230	September 1842	Ende 1861 48 416	159	232	Sharp-Roberts	Manchester	2 600	40	—	2 640	13 870
—	13 330	Mai 1843	Ende 1859 36 366	115	172	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	40	—	2 140	15 470
50	15 550	December 1838	Ende 1864 25 916	114	171	Dieselbe	Daselbst	1 600	40	—	1 640	17 190
50	15 550	eodem	Ende 1864 24 161	114	171	Forester	Liverpool	2 140	300	20	2 460	18 010
—	13 330	Mai 1842	Ende 1864 34 614	100	157	Sharp-Roberts	Manchester	2 100	460	230	2 790	16 120
70	6 790	November 1843	5. Octbr. 1866 39 584	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 940	40	—	1 980	8 770
—	13 330	Juli 1842	Ende 1869 45 067	148	208	Dieselbe	Daselbst	2 100	50	—	2 150	15 480

Gattung der Wagen.	Nro.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen						
				besitzt Achsen	kann fassen			Equi- pagen Stück.	Luxus- Pferde Stück.	Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.
					Personen in Classe					
					I.	II.	III.			
Hof-Reisewagen	1	bedeckt	1	3	24	—	—	—	—	—
Salonwagen	76	"	1	3	24	—	—	—	—	—
Personenwagen	{4 bis 7, 47 bis 56, 72 bis 75, 77 bis 80, 98 bis 106, 112, 113, 124, 125, 129, 138 bis 145}	"	44	3	6	32	—	—	—	—
Desgleichen	23	"	1	3	—	48	—	—	—	—
Desgleichen	3	"	1	3	10	12	20	—	—	—
Desgleichen	15, 18, 69 bis 71, 81 bis 83	"	8	3	6	16	40	—	—	—
Desgleichen	16, 20, 34	"	3	3	6	16	20	—	—	—
Desgleichen	31	"	1	3	6	8	40	—	—	—
Desgleichen	13, 24	"	2	3	—	12	40	—	—	—
Desgleichen	{2, 9, 10, 17, 19, 21, 22, 26, bis 28, 30, 33, 36, 38 bis 46, 57 bis 68, 84 bis 97, 107, 108, 114 bis 119, 122, 123, 126 bis 128, 130, 132 bis 137}	"	68	3	—	—	60	—	—	—
Desgleichen	12	"	1	3	—	—	54	—	—	—
Desgleichen	{8, 25, 29, 32, 35, 37, 109 bis 111, 120, 121}	"	11	3	—	—	30	—	—	—
Desgleichen	11	"	1	3	—	—	40	—	—	—
Desgleichen	198 bis 200	"	3	2	—	8	30	—	—	—
Personen- u. Geräthwagen	14	"	1	3	—	—	60	—	—	—
Summa der bedeckten Personenwagen	—	—	147	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen	{201, 203 bis 213, 215 bis 247}	bedeckt	45	4	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	251 bis 253	"	3	3	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	301 bis 304, 308 bis 347	"	44	3	—	—	—	—	—	150
Pferdewagen	351 bis 353	"	3	2	—	—	—	—	3	100
Güterwagen	365 bis 400	"	36	2	—	—	—	—	—	100
Viehwagen mit doppel- tem Boden	401	"	1	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	{402 bis 417, 419 bis 476}	"	74	2	—	—	—	—	—	100
Viehwagen	477 bis 489	"	13	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	490 bis 663	"	174	2	—	—	—	—	—	100
Viehwagen	664 bis 673	"	10	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	674 bis 775	"	102	2	—	—	—	—	—	100
Desgleichen	1001 bis 1187	"	187	2	—	—	—	—	—	200
Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	692	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen	{1201 bis 1248, 1250 bis 1277, 1279 bis 1289, 1291 bis 1330}	offen	127	2	—	—	—	—	—	100
Viehwagen	1451 bis 1456	"	6	2	—	—	—	—	—	100
Langholztransportwagen	1501 bis 1528	"	28	2	—	—	—	—	—	100
Equipagewagen	1551, 1552	"	2	2	—	—	—	1	—	100
Güterwagen	1601 bis 1606, 1609, 1610	"	8	4	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	1607	"	1	4	—	—	—	—	—	300
Desgleichen	1608	"	1	4	—	—	—	—	—	400
Desgleichen	1652 bis 1680	"	29	3	—	—	—	—	—	120
Desgleichen	1701 bis 1708	"	8	3	—	—	—	—	—	200
Kohlen- u. Cokeswagen .	1801 bis 2441	"	641	2	—	—	—	—	—	200
Summa der offenen Gü- terwagen	—	—	851	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdwagen	—	offen	2	—	—	—	—	—	—	30
Personenwagen	—	—	147	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte u. offene Gü- terwagen	—	—	1543	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdwagen	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Sämmtliche Wagen . . .	—	—	1692	—	—	—	—	—	—	—
Dazu Braunschweigischer An- theil an den gemeinschaftlichen Wagen der Gruppe des Norddeut- schen Eisenbahn-Verbandes: Braunschweig, Hannover und Cöln-Minden:										
Courierzug - Personenw.	61 bis 66 und 111 bis 140	bedeckt	36	3	—	—	—	—	—	—
Personenwagen mit Post- coupées	99 bis 110	"	12	3	—	—	—	—	—	—
Gepäckwagen	1 bis 27	"	27	3	—	—	—	—	—	—
Summa der gemeinschaft- lichen Wagen	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—

Alle Wagen							Anzahl der Bremsen.	Gewicht		Preis der Wagen.	Durchschnittspreis		Bemerkun- gen.		
besitzen Achsen.	können fassen							aller Wagen.	pro Achse.		pro Stück	pro Achse.			
	Personen in Classe			Equi- pagen.	Luxus- Pferde.	Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.									
	I.	II.	III.												
Stück.	I.	II.	III.	Stück.	Stück.	Ctr.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Thaler.	Thaler.	Thaler.			
3	24	—	—	—	—	—	—	240	80	5 409	5 409	1 803	Nr. 11, 25, 32, 35, 37, 109, 111, 120, 121 sind mit Coupées für Post- beamte und Packräumen für Postgüter eingerrichtet.		
3	24	—	—	—	—	—	—	230	77	4 000	4 000	1 333			
132	264	1408	—	—	—	—	27	10 286	78	176 469	4 011	1 337			
3	—	48	—	—	—	—	—	188	63	3 020	3 020	1 006			
3	10	12	20	—	—	—	1	174	58	3 220	3 220	1 073			
24	48	128	320	—	—	—	8	1 904	79	30 577	3 822	1 274			
9	18	48	60	—	—	—	2	694	77	9 494	3 165	1 055			
3	6	8	40	—	—	—	—	228	76	2 500	2 500	833			
6	—	24	80	—	—	—	1	438	73	5 820	2 640	880			
204	—	—	4080	—	—	—	31	14 960	73	198 596	2 921	973	Nr. 14 ist mit einem Geräthe- coupée versehen und nur zur Be- förderung von Personen im Bahndienste, bei vorkommenden Unfällen, be- stimmt.		
3	—	—	54	—	—	—	—	188	63	2 700	2 700	900			
33	—	—	330	—	—	—	5	2 318	70	31 190	2 835	945			
3	—	—	40	—	—	—	—	198	66	2 700	2 700	900			
6	—	24	90	—	—	—	—	146	73	7 140	2 380	1 190			
3	—	—	60	—	—	—	1	182	61	2 750	2 750	917			
438	394	1700	5174	—	—	—	76	32 374	74	485 585	3 304	1 108			
180	—	—	—	—	—	9 000	—	8 904	49	102 022	2 267	567			
9	—	—	—	—	—	600	—	415	46	4 650	1 550	517			
132	—	—	—	—	—	6 600	44	9 260	70	101 665	2 310	770	Nr. 302, 309, 311, 315 sind mit Packräumen für Postgüter ein- gerichtet		
6	—	—	—	—	9	300	—	366	61	4 419	1 473	736			
72	—	—	—	—	—	3 600	15	4 248	59	50 190	1 394	697			
2	—	—	—	—	—	100	—	103	52	519	519	259			
148	—	—	—	—	—	7 400	6	7 705	52	85 808	1 159	579			
26	—	—	—	—	—	1 300	—	1 248	48	12 340	949	474			
348	—	—	—	—	—	17 400	70	19 788	57	244 725	1 406	703			
20	—	—	—	—	—	1 000	7	1 188	59	15 385	1 538	769			
204	—	—	—	—	—	10 200	36	11 920	59	139 820	1 370	685			
374	—	—	—	—	—	37 400	96	26 980	72	279 178	1 493	746			
1521	—	—	—	—	9	94 900	274	92 125	61	1 040 721	1 504	684	Nr. 1238 bis 1245 sind auch zu Langholztrans- porten zu be- nutzen. Nr. 1260, 1261 u. 1286 sind nur zu Transporten auf der Station Braunschweig zu verwenden.		
254	—	—	—	—	—	12 700	34	11 176	44	107 485	846	423			
12	—	—	—	—	—	600	—	602	50	5 160	860	430			
56	—	—	—	—	—	2 800	—	2 856	51	27 357	977	488			
4	—	—	—	2	—	200	—	154	48	1 402	701	350			
32	—	—	—	—	—	1 600	—	1 568	49	17 005	2 124	531			
4	—	—	—	—	—	300	—	200	50	2 000	2 000	500			
4	—	—	—	—	—	400	—	330	82	3 000	3 000	750			
87	—	—	—	—	—	3 480	5	2 962	34	28 954	998	333			
24	—	—	—	—	—	1 600	—	1 128	47	9 600	1 200	400			
1282	—	—	—	—	—	128 200	299	71 792	56	803 279	1 253	626			
1759	—	—	—	2	—	151 880	338	92 768	53	1 005 242	1 181	572	* Br. Anthell 22/122 = 44210Thl.		
4	—	—	—	—	—	60	—	29	7	216	108	54			
438	394	1700	5174	—	—	—	76	32 374	74	485 585	3 304	1 108			
3280	—	—	—	2	9	246 780	612	184 893	56	2 045 963	1 326	624			
4	—	—	—	—	—	60	—	29	7	216	108	54			
3722	394	1700	5174	2	9	246 840	688	217 296	58	2 531 764	1 496	680			
108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135 971	3 777	1 259			
36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 317	3 360	1 120			
81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 216	2 156	719			
225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	234 504 *	3 127	1 042			

Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1868						Im Jahre 1869						Also bis Ende 1869						Bestand Ende 1869		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurück- gestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis.
		Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.			
Personenwagen	bedeckt	145	419	449 118	23	56	48 663	25	75	85 130	—	—	—	170	494	534 248	23	56	48 663	147	438	485 585
Desgleichen	offen	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—
Güterwagen	bedeckt	685	1520	1 031 092	17	47	24 722	24	48	34 351	—	—	—	709	1568	1 065 443	17	47	24 722	692	1521	1 040 721
Desgleichen	offen	894	1841	1 023 946	46	93	23 904	3	11	5 200	—	—	—	897	1852	1 029 146	46	93	23 904	851	1759	1 005 242
Kleine Erdwagen	„	130	260	43 251	122	244	42 383	—	—	—	6	12	652	130	260	43 251	128	256	43 035	2	4	216
Personen-, Güter- u. kleine Erd- wagen	bedeckt u. offen	1870	4072	2 556 007	224	472	148 272	52	134	124 631	6	12	652	1922	4206	2 680 688	230	484	148 924	1692	3722	2 531 764

VI.

Anlagecapital und dessen Verwendung.

	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.
	Grund- entschädi- gungen.	Erd- arbeiten.	Brücken.	Oberbau.	Weichen.	Über- fahrten.	Bahnhöfe.	Locomo- tiven.	Wagen.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
I. Durch die von der früheren Herzogl. Verwaltung angeliehenen Capitalien .	958 857	3 752 259	1 047 395	4 037 591	103 033	195 753	1 022 322	681 821	721 276
II. Aus den Betriebsaufkünften bis Ende 1868	320 604	408 129	171 148	567 757	18 986	11 353	1 194 359	1 495 260	1 883 961
III. „ „ im Jahre 1869	—	4 441	2 514	16 089	1 924	—	88 701	70 372	66 332
Summa . . .	1 279 461	4 164 829	1 221 057	4 621 437	123 943	207 106	2 305 382	2 247 453	2 671 569
Davon ab:									
Der Werth der aus der Nutzung gefalle- nen Anlagen mit	26 423 **)	—	48 226	124 317	4 157	2 507	88 229	104 680	148 272
Bleibt nutzbares Anlagecapital	1 253 038	4 164 829	1 172 831	4 497 120	119 786	204 599	2 217 153	2 142 773	2 523 297
Procente des nutzbaren Anlagecapitals .	6,45	21,44	6,04	23,15	0,62	1,05	11,41	11,03	12,99
Kosten pro Bahnmeile (auf 36,91 Meilen vertheilt)	33 948	112 838	31 775	121 840	3 245	5 543	60 069	58 054	68 364

K. Admini- stration.	L. Zinsen.	M. Elektro- magneti- scher Tele- graph.	N. Werk- stätten- Inven- tarium.	O. Insge- mein.	Summa	R e p a r t i t i o n des von der früheren Herzogl. Verwaltung angeliehenen Baucapitals.			
						Bahn- strecken.	Bahn- länge (genau). Meilen	Ursprüngliches Anlage- capital	
								im Ganzen	pro Meile
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler			Thaler	Thaler
255 774	351 735	55 548	—	232 936	13 416 300 *)	Braunschweig - Wolfenbüttel .	1,58	544 600	344 684
						Wolfenbüttel - Oschersleben . .	7,31	2 146 200	293 598
						Wolfenbüttel - Harzburg . . .	4,50	640 000	142 539
						Braunschw. - Hannov. Grenze .	2,51	747 200	297 689
						Börssum - Kreiensen	8,15	3 151 700	386 712
						Jerxheim - Helmstedt	3,03	1 176 600	388 317
						Büddenstedt - Trendelbusch . .	0,42	50 000	119 048
						Kreiensen - Holzminden	6,28	3 960 000	630 573
						Börssum - Jerxheim	3,13	1 000 000	319 489
11 035	111	40 660	151 556	26 520	6 301 439				
—	—	1 133	5 082	—	256 588	Summa . . .	36,91	13 416 300	363 487
266 809	351 846	97 341	156 638	259 456	19 974 827				
—	—	2 600	—	—	549 411***)				
266 809	351 846	94 741	156 638	259 456	19 424 916				
1,37	1,81	0,49	0,81	1,34	100,00				
7 229	9 533	2 567	4 244	7 029	526 278				

*) Das Anlagecapital für den Bau des Doppelgleises von Wolfenbüttel, resp. Jerxheim bis Holzminden wird erst nach Vollendung der ganzen Anlage in die nebenstehende Tabelle aufgenommen werden und wird hier nachrichtlich bemerkt, dass für diesen Bau bis zum Schlusse des Jahres 1869 insgesamt 1 673 576 Thaler verausgabt worden sind.

**) Einschliesslich 25 000 Thaler für den von der Herzogl. Staatsregierung zurückbehaltenen Eisenbahnpark zu Braunschweig.

***) Seit der Begründung des Erneuerungsfonds vom 1. Januar 1869 an ist der Werth der aus der Nutzung gefallenen Anlagen nicht mehr vergrössert worden, weil angenommen werden kann, dass die Zuschüsse zum Erneuerungsfonds den Abgang an Gleisen und Fahrzeugen decken.

VII. Uebersicht des Beamten-

(Mit Ausschluss des bei Neu-

	Als Staatsdiener angestellte Beamte		Nicht fest angestellte Officianten	
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Remunera- tion. Thlr.
I. Central-Verwaltung:				
1. Direction (incl. eines unbesoldeter Mitgliedes)	6	8 200	—	—
2. Bureau	58	31 825	25	4 828
3. Drucker, Billetstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter	6	2 001	—	—
4. Hauptcassee (incl. zweier Boten)	9	5 909	2	383
II. Bahn- und Bahnhofsverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst	14	11 450	4	1 607
b) Büreaudienst (incl. vier Boten)	22	12 634	7	1 641
2. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:				
a) Bahnaufseher	23	7 964	2	544
b) Bahnwärter und Gehülfen	—	—	531	86 899
c) Weichenwärter und Gehülfen	—	—	189	36 350
d) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahn	—	—	—	—
3. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnhöfe:				
a) Bahnhofsaufseher, Portiers und Perronwärter	61	20 510	3	719
b) Thorwärter, Nachtwächter, Zimmerwärter, Laternenputzer etc.	1	167	7	1 275
c) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahnhöfe	—	—	—	—
III. Transportverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung	3	3 050	—	—
2. Expeditionsdienst:				
a) Expedienten, Einnehmer, Buchführer und Assistenten	103	45 827	38	7 720
b) Magazinaufseher, Waagemeister, Güterbegleiter, Boten, Arbeiter bei Verladung des Gepäcks, der Güter und Producte	13	4 538	—	—
3. Fahrdienst:				
a) Locomotivführer und Assistenten	57	35 182	41	10 745
b) Heizer	—	—	90	22 693
c) Zugführer, Schaffner und Fahrgehülfen	102	34 526	115	22 721
d) Packmeister	24	8 287	—	—
e) Arbeiter bei Arrangirung der Züge, Putzen, Schmieren der Wagen etc.	—	—	—	—
4. Maschinenverwaltung:				
a) Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Locomotiven und Tender	3	2 300	1	547
b) Putzen derselben	—	—	—	—
c) Verarbeitung des Kokes und Brennholzes	—	—	—	—
5. Wagenverwaltung:				
a) Wagenverwalter, Wagenmeister und Wagencontroleure	9	3 566	1	365
b) Arbeiter behuf Unterhaltung der Wagen	—	—	—	—
IV. Verwaltung der elektro-magnetischen Telegraphen (incl. dreier Boten) . .	16	6 658	9	2 149
V. Werkstättenverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst	1	900	5	1 889
b) Büreaudienst (incl. zweier Boten)	18	8 200	5	1 090
c) Modellmeister und Aufseher	10	4 050	4	1 521
2. Leistungen im Interesse der Werkstatt	—	—	—	—
3. Leistungen für den Bahnbetrieb	—	—	—	—
VI. Verwaltung des Uniformirungswesens	2	1 550	—	—
Ueberhaupt	561	259 294	1079	205 686
Im Durchschnitt pro Person und Jahr Thlr.	—	462	—	191
" " " " " Tag Gr.	—	—	—	—

und Arbeiter-Personals.

bauten beschäftigten Personals.)

Handwerker				Handarbeiter				Erläuterungen.
in Tagelohn		in Accord		in Tagelohn		in Accord		* Bei Annahme von 300 Arbeitstagen pro Mann. ** Bei Annahme einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accorarbeit gegen Tagelohnarbeit, wie 1,4 : 1.
Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl **	Lohn. Thlr.	Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl **	Lohn. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	Der Werth der Emolumente, als freie Wohnung, Dienstkleidung, Meilengelder, Prämien und Gratificationen, ist dem Gehalte hinzugerechnet.
—	—	1,3	273	3,9	724	1,0	183	
—	—	—	—	—	—	0,1	20	
—	—	—	—	3,3	620	1,4	307	Darunter 1 Beamter, welcher die Funct. III. 1. u. V. 1. mit ausübt.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
7,1	1 567	33,5	9 818	119,0	14 561	519,5	82 476	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
6,6	1 439	79,8	23 812	115,4	18 307	7,1	1 585	
—	—	—	—	30,2	3 897	21,4	3 656	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausserdem der Pos. II. 1. a. aufgeführte Beamte.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	338,1	54 909	13,7	3 097	
—	—	—	—	—	—	—	—	Dieselben versehen zugleich die Function Pos. V. 1. a. Die Arbeiten behuf Unterhaltung der Locomotiven sind unter den Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. enthalten.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	86,6	14 468	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditionspersonale mit besorgt.
—	—	—	—	165,5	21 283	—	—	
—	—	—	—	1,2	158	60,9	14 668	
26,1	5 565	—	—	5,0	645	—	—	Ausserdem die Pos. II. 1. a. u. III. 4. a. aufgeführten Beamten.
2,0	374	—	—	3,7	572	0,3	61	
—	—	—	—	—	—	0,5	98	
25,9	4 921	6,7	1 964	87,9	12 772	4,3	946	in Summa 4009,6 Personen mit 892 937 Thlr.
332,2	63 139	184,4	54 056	64,8	8 989	9,2	2 027	
—	—	—	—	—	—	—	—	
399,9	77 005	305,7	89 923	1024,6	151 905	639,4	109 124	
—	193	—	294	—	148	—	171	
—	19,3	—	29,4	—	14,8	—	17,1	

VII. A. 1. Die Sterblichkeits- und Invaliditäts-Verhältnisse bei den Beamten der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Jahre 1869.

[illegible]

VII. A. 1. Die Sterblichkeits- und Invaliditäts-Verhältnisse bei den Beamten der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Jahre 1869. (Fortsetzung.)

[illegible]

VII. A. 2. Die Sterblichkeits- und Invaliditäts-Verhältnisse bei den Arbeitern der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Jahre 1869.

[illegible]

VII. A. 2. Die Sterblichkeits- und Invaliditäts-Verhältnisse bei den Arbeitern der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Jahre 1869. (Fortsetzung.)

Alter Jahre	Nichtinvaliden zu Anfang des Jahres		Im Laufe des Jahres entlassene Arbeiter		Im Laufe des Jahres neu einge- tretene Arbeiter		Im Laufe des Jahres gestorbene Nichtinvaliden		Invaliden zu Anfang des Jahres		Im Laufe des Jahres invalid ge- wordene Arbeiter		Im Laufe des Jahres gestorbene Invaliden	
	über- haupt	vom Fahr- personal	über- haupt	vom Fahr- personal	über- haupt	vom Fahr- personal	über- haupt	vom Fahr- personal	über- haupt	vom Fahr- personal	über- haupt	vom Fahr- personal	über- haupt	vom Fahr- personal
49	29	2	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	44	2	3	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—
51	32	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
52	26	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	33	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	19	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
55	20	1	1	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—
56	19	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
57	20	2	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
58	17	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	13	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
60	13	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
61	10	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
62	12	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
63	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	11	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
65	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	6	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
70	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	2	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—
73	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—

VIII. Leistungen der Locomotiven

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Nummern der Monate, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durehlaufene Meilen.	Davon sind leer durchlaufen.	Geschwindigkeit oder durch- laufene Meilen pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	Beschaufte		Durchschnitt- liche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomoti- ve nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.
									Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
1	Dart	1	2	6	—	25	—	4,2	340	25 200	14	1 008	2 880
2	Braunschweig	4 — 12	109	—	1 631	—	—	—	—	—	—	—	2 400
3	Wildemann	11 — 12	22	60	189	233	39	3,9	4 748	339 540	20	1 458	5 350
4	Crodo	9 — 12	66	108	682	481	149	4,5	6 383	464 800	13	966	5 350
5	Hercynia	1 — 12	240	810	329	2 248	34	2,8	55 587	3 189 330	25	1 419	3 930
6	Blankenburg	4 — 12	134	22	1 964	77	6	3,5	501	33 970	7	441	2 880
7	Wolfenbüttel	1 — 12	279	679	1 297	2 089	33	3,1	43 599	3 335 600	21	1 597	3 930
8	Brocken	8 — 12	120	214	1 241	975	200	4,6	16 494	1 186 920	17	1 217	5 350
9	Germania	1 — 2	48	95	347	355	22	3,7	9 409	690 410	26	1 945	5 350
10	Concordia	1 — 3 u. 7 — 12	217	483	1 474	1 653	94	3,4	45 708	3 430 250	28	2 075	5 350
11	Hannover	7 — 12	128	577	694	1 736	148	3,0	36 226	2 657 220	21	1 531	5 350
12	Cöln	1 — 12	238	890	800	3 055	280	3,4	82 441	5 232 850	27	1 713	5 350
13	Berlin	1 — 12	316	1 273	914	5 435	107	4,3	108 666	8 884 070	20	1 635	4 860
14	Bremen	1 — 4 u. 7 — 12	235	659	1 581	2 637	264	4,0	56 295	4 092 870	21	1 552	4 860
15	Hamburg	1 — 12	293	273	4 917	1 045	424	3,8	18 619	1 379 680	18	1 320	5 350
16	Dresden	9 — 12	61	124	613	545	138	4,4	9 456	663 390	17	1 217	4 860
17	Leipzig	1 — 4 u. 6 — 12	270	1 089	705	4 718	106	4,3	95 161	7 749 340	20	1 643	4 860
18	London	1 — 6 u. 8 — 12	181	715	729	3 143	156	4,4	66 745	4 777 510	21	1 520	4 530
19	Paris	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 530
20	Elbe	1 — 12	280	1 007	62	3 340	190	3,3	121 928	5 881 480	36	1 761	5 350
21	Rhein	1 — 12	252	911	94	3 890	60	4,1	121 686	8 251 890	31	2 121	5 350
22	Weser	1 — 2	42	—	688	—	—	—	—	—	—	—	6 420
23	Oker	1 — 12	286	899	2 142	3 215	587	3,6	89 020	6 613 510	28	2 057	6 420
24	Leine	5 — 12	209	658	1 399	2 523	248	3,8	79 104	5 616 750	31	2 226	6 420
25	Amsberg	8 — 12	112	377	620	1 689	38	4,5	35 221	2 522 250	21	1 493	4 530
26	Gandersheim	1 — 8	162	751	113	3 292	25	4,4	74 010	5 333 840	22	1 620	4 530
27	Seesen	3 — 12	204	729	736	3 336	154	4,6	69 922	5 179 330	21	1 553	4 530
28	Solling	1 — 12	303	1 114	1 942	3 802	364	3,4	135 653	9 676 080	36	2 545	6 420
29	Elm	1 — 10 u. 12	262	597	2 170	2 252	236	3,8	36 901	2 760 370	16	1 226	4 860
30	Schöningen	1 — 12	278	918	1 020	3 350	120	3,6	103 142	7 044 710	31	2 103	6 420
31	Radau	1 — 12	333	1 384	877	5 960	162	4,3	124 716	9 909 490	21	1 663	6 420
32	Helmstedt	1 — 12	303	962	2 212	3 576	383	3,7	123 805	8 764 570	35	2 451	6 420
33	Ilse	1	19	40	—	163	—	4,1	4 866	350 600	30	2 151	4 530
34	Asse	5 — 12	207	660	1 340	2 440	312	3,7	81 764	4 306 140	34	1 765	6 420
35	Cassel	1 — 11	254	447	2 578	1 610	350	3,6	66 409	4 746 430	41	2 948	6 420
36	Holzwinden	1 — 5	131	—	2 124	—	—	—	—	—	—	—	6 420
37	Oels	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 420
38	Bode	1 — 12	298	986	2 074	3 629	468	3,7	131 830	9 304 710	36	2 564	6 420
39	Elfenstein	1 — 4	86	91	990	323	183	3,5	6 224	478 680	19	1 482	4 860
40	Hils	1 — 12	252	743	1 692	2 746	503	3,7	114 548	8 100 570	42	2 950	6 420
41	Gaus	1 — 9	188	298	1 384	1 524	407	5,1	13 239	939 450	9	616	4 530
42	Frankfurt	1 — 6	149	115	1 786	411	227	3,6	9 515	703 770	23	1 712	4 860
43	Lessing	1 — 10 u. 12	222	971	367	4 309	114	4,4	97 594	7 021 820	23	1 630	4 530
44	Roswitha	1 — 12	249	1 019	642	4 572	150	4,5	101 804	7 329 080	22	1 603	4 530
45	Bruno	1 — 12	320	1 480	17	4 135	—	2,8	356 986	25 272 540	86	6 112	9 000
46	Welf	1 — 8	174	782	119	3 505	6	4,5	80 040	5 760 090	23	1 643	4 530
47	Autor	1 — 12	303	1 049	1 884	4 086	459	3,9	103 425	7 680 360	25	1 880	6 420
48	Göttingen	1, 3, 5 — 8 u. 10 — 12	148	386	1 245	1 885	248	4,9	32 735	2 354 600	17	1 249	4 530
49	Lüneburg	1 — 2, 4 — 6, 10 — 12	103	260	1 171	1 003	160	3,9	19 252	1 431 590	19	1 427	4 530
50	Dankwart	4 — 10	177	808	27	2 286	16	2,8	201 747	14 518 240	88	6 351	9 000
51	Eberstein	1 — 6	97	480	25	1 326	35	2,8	117 181	8 378 520	88	6 319	9 000
52	Stadtdendorf	1 — 3 u. 5 — 12	135	1 014	186	2 417	340	2,4	140 262	9 936 240	58	4 111	9 000
53	Hansa	1 — 8 u. 11 — 12	268	13	4 342	45	25	3,5	237	16 780	5	373	6 420
54	Brabant	1 — 3, 5 u. 8 — 12	240	—	3 834	—	—	—	—	—	—	—	6 420
55	Sölter	1 — 10	263	749	1 150	2 535	450	3,4	127 895	9 137 370	50	3 604	9 000
56	Richmond	1 — 12	249	991	710	4 604	255	4,6	102 317	7 374 000	22	1 602	4 530
57	Aller	1 — 12	291	1 928	357	4 819	237	2,5	358 732	25 693 410	74	5 332	9 000
58	Innerste	1 — 5 u. 11 — 12	151	692	201	2 041	127	2,9	148 726	10 639 060	73	5 213	9 000
Latus			10 959	34 416	64 427	127 069	9 839		4 188 814	297 161 270			

im Jahre 1869.

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste						Holz-	Holz-	Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Steinkohlenverbräuche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen					
im Ganzen.	pro Meile.	Cokes.	Steinkohlen.	im Ganzen.	pro Meile.	pro Centnermeile auf horizont. Bahn.	also für die Locomotive und Tender allein pro Meile auf horizontaler Bahn.	Verbrauch beim Anheizen		für Anheizen und Ausreissen des Feuers		Zusammen		für die Fahrzeit im Ganzen.	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centnermeile.	also für die Locomotive und Tender allein auf horizontaler Bahn pro Meile.	
Centnermeilen.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Cubikf.	Cubikf.	à Tag	im Ganzen.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
97 200	3 888	10	30	40	160	0,041	118	14	2	250	5	5	35	583	140	0,036	94		
—	—	1 325	20	1 345	—	—	—	763	93	250	273	1 072	1 345	—	—	—	—	—	
1 586 090	6 808	130	375	505	217	0,032	171	154	19	350	77	200	277	228	380	98	0,014	75	
3 038 150	6 316	130	995	1 125	234	0,037	198	462	56	350	231	413	644	481	445	100	0,016	86	
12 023 970	5 349	670	3 415	4 085	182	0,034	134	1 680	205	300	720	371	1 091	2 994	370	133	0,025	98	
255 730	3 321	1 975	20	1 995	2 591	0,780	1 778	938	114	250	335	1 583	1 918	77	350	100	0,030	86	
11 545 370	5 527	1 320	2 355	3 675	176	0,032	126	1 953	238	300	837	1 009	1 846	1 829	269	88	0,016	63	
6 403 170	6 567	510	1 895	2 405	247	0,038	203	840	102	350	420	1 056	1 476	929	434	95	0,015	80	
2 589 660	7 295	55	925	980	276	0,038	203	335	41	350	168	465	633	347	365	98	0,013	70	
12 273 800	7 425	340	3 750	4 090	247	0,033	177	1 519	185	350	759	1 721	2 480	1 610	333	97	0,013	70	
11 944 820	6 881	5	3 025	3 030	175	0 025	134	895	109	350	448	895	1 343	1 687	292	97	0,014	75	
21 577 100	7 063	880	5 635	6 515	213	0,030	161	1 666	203	350	833	1 014	1 847	4 668	524	153	0,022	118	
35 298 170	6 495	2 620	5 080	7 700	142	0,022	107	2 212	270	350	1 106	1 187	2 293	5 407	425	99	0,015	73	
16 908 690	6 412	900	4 215	5 115	194	0,030	146	1 645	201	350	822	1 860	2 682	2 433	369	92	0,014	68	
6 970 430	6 670	110	5 670	5 780	553	0,083	444	2 051	249	350	1 025	3 755	4 780	1 000	366	96	0,014	75	
3 312 090	6 077	270	1 125	1 395	256	0,042	204	426	52	350	213	750	963	432	348	79	0,013	63	
30 678 820	6 503	1 510	5 800	7 310	155	0,024	117	1 890	231	350	945	900	1 845	5 465	502	116	0,018	87	
19 016 300	6 050	2 755	1 755	4 510	143	0,024	109	1 267	155	300	543	768	1 311	3 199	447	102	0,016	72	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	
23 750 480	7 111	15	5 960	5 975	179	0,025	134	1 960	239	350	980	79	1 059	4 916	488	147	0,021	112	
29 063 390	7 471	605	5 315	5 920	152	0,020	107	1 764	215	350	882	126	1 008	4 912	522	126	0,017	91	
—	—	370	920	1 290	—	—	—	293	36	350	147	1 143	1 290	—	—	—	—	—	
27 253 810	8 477	15	7 510	7 525	234	0,028	180	2 002	244	350	1 001	3 303	4 304	3 221	358	100	0,012	77	
21 814 410	8 646	10	4 645	4 655	185	0,021	135	1 463	178	350	731	1 604	2 335	2 320	353	93	0,011	71	
10 173 420	6 023	370	2 085	2 455	145	0,024	109	783	96	300	336	664	1 000	1 455	386	86	0,014	63	
20 246 600	6 150	3 717	980	4 697	143	0 023	104	1 133	138	300	486	109	595	4 102	546	125	0,020	91	
20 291 410	6 083	4 375	1 095	5 470	164	0,027	122	1 428	174	300	612	857	1 469	4 001	549	120	0,020	91	
34 084 920	8 965	30	7 995	8 025	211	0,024	154	2 121	259	350	1 060	3 011	4 071	3 954	355	104	0,012	77	
13 705 090	6 086	415	4 845	5 260	234	0,039	190	1 834	229	350	917	2 279	3 196	2 064	346	92	0,015	73	
28 551 710	8 523	170	5 980	6 150	184	0,022	141	1 946	237	350	973	1 653	2 626	3 524	384	105	0,012	77	
48 172 690	8 083	345	8 895	9 240	155	0,019	122	2 331	284	350	1 165	1 331	2 496	6 744	487	113	0,014	90	
31 722 490	8 871	55	7 425	7 480	209	0,024	154	2 121	259	350	1 060	2 460	3 520	3 960	412	111	0,012	77	
1 088 990	6 681	95	320	415	255	0,038	172	132	16	300	57	49	106	309	773	190	0,028	127	
19 970 940	8 185	210	4 935	5 145	211	0,026	167	1 449	177	350	725	1 927	2 652	2 493	378	102	0,012	77	
15 082 630	9 368	337	5 092	5 429	337	0,036	231	1 778	216	350	879	2 857	3 736	1 693	379	106	0,011	71	
—	—	1 080	2 805	3 885	—	—	—	917	111	350	459	3 426	3 885	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	
32 601 890	8 984	15	8 555	8 570	236	0,026	167	2 087	254	350	1 043	3 127	4 170	4 400	446	121	0,014	90	
2 048 460	6 342	355	1 265	1 620	502	0,079	384	602	73	350	301	996	1 297	323	355	100	0,015	73	
25 729 890	9 370	85	7 440	7 525	274	0 029	186	1 764	215	350	882	3 134	4 016	3 509	472	128	0,014	90	
7 843 170	5 146	3 245	215	3 460	227	0,044	199	1 316	160	300	564	1 314	1 878	1 582	531	104	0,020	91	
2 701 230	6 572	360	1 990	2 350	572	0,081	393	1 043	127	350	522	1 417	1 939	411	357	100	0,015	73	
26 541 590	6 160	4 066	2 495	6 561	152	0,025	113	1 554	190	300	666	367	1 033	5 528	568	128	0,021	95	
28 040 240	6 133	4 570	1 640	6 210	136	0,022	100	1 743	213	300	747	675	1 422	4 788	470	105	0,017	77	
62 487 540	15 112	—	11 769	11 769	285	0,019	171	2 311	273	400	1 280	26	1 306	10 463	707	253	0,017	153	
21 637 740	6 173	2 500	2 500	5 000	143	0,023	104	1 218	149	300	522	114	636	4 364	558	125	0,020	91	
33 912 480	8 300	60	8 725	8 785	215	0,026	167	2 122	259	350	1 060	2 967	4 027	4 753	453	116	0,014	90	
10 893 650	5 779	2 035	1 275	3 310	176	0,030	136	1 036	126	300	444	1 245	1 689	1 621	420	86	0,015	68	
5 975 180	5 957	1 215	993	2 208	220	0,031	140	720	88	300	309	1 236	1 545	663	255	66	0,011	50	
35 092 240	15 351	—	5 925	5 925	259	0,017	153	1 239	151	400	708	39	747	5 178	641	227	0,015	135	
20 312 520	15 319	—	3 625	3 625	273	0,017	153	678	83	400	388	38	426	3 199	646	241	0,016	144	
31 689 240	13 111	10	6 825	6 835	283	0,021	189	944	115	400	540	292	832	6 003	592	248	0,019	171	
305 680	6 793	1 760	3 433	5 193	11 540	1,691	10 856	1 876	229	350	938	4 205	5 143	50	385	111	0,016	93	
—	—	1 860	2 830	4 690	—	—	—	1 680	205	350	840	3 550	4 690	—	—	—	—	—	
31 952 370	12 604	20	5 900	5 920	234	0,019	171	1 841	225	400	952	1 703	2 655	3 265	436	129	0,010	90	
28 230 120	6 132	4 690	3 355	8 045	175	0,028	128	1 743	213	300	747	756	1 503	6 542	660	142	0,023	104	
69 064 410	14 332	—	11 590	11 590	241	0,017	153	2 037	248	400	1 164	555	1 719	9 871	512	205	0,014	126	
29 008 060	14 213	5	5 792	5 797	284	0,020	180	1 057	128	400	604	323	927	4 870	704	239	0,017	153	
1 046 560 240		54 580	221 024	275 604				76 776	9 357			37 451	74 276	111 727	163 877				

Leistungen der Locomotiven

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Nummern der Monate, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Anrrangung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durchlaufene Meilen.	Davon sind leer durchlaufen.	Geschwindigkeit oder durch- laufene Meilen pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	Beschaffte		Durchschnitt- liche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomoti- ve nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.
									Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
	Transport	—	10 959	34 416	64 427	127 089	9 839		4 188 814	297 161 270			
59	Regenstein	1—3 u. 6—12	251	1 458	777	3 267	220	2,2	135 646	10 288 950	41	3 149	9 000
60	Elfas	1—11	278	18	4 423	55	55	3,1	—	—	—	—	6 420
61	Ith	1—12	292	83	4 214	348	8	4,2	3 385	361 160	10	1 038	6 420
62	Höxter	1—12	293	2 177	392	5 017	382	2,3	355 983	26 277 090	71	5 238	9 000
63	Bevern	2—12	254	1 950	463	4 388	388	2,3	310 205	22 274 460	71	5 076	9 000
64	Rammelsberg	1—5 u. 7—12	198	1 737	586	3 842	526	2,2	191 133	14 404 040	50	3 749	9 000
65	Bärenstein	1—5 u. 7—12	273	2 017	385	4 567	430	2,3	339 503	24 444 640	74	5 352	9 000
66	Teufelsmauer	1—7 u. 9—12	234	1 465	—	3 898	—	2,7	423 896	29 730 380	109	7 627	9 000
67	Burg Homburg	1—12	273	2 325	840	4 960	602	2,1	268 992	19 491 090	54	3 930	9 000
68	Schill	1—7 u. 9—12	214	1 018	175	5 044	78	5,0	85 404	6 254 750	17	1 240	4 530
69	Goslar	3—12	204	1 283	150	5 085	3	4,0	94 100	6 848 630	19	1 347	4 530
70	Ottmer	1—4 u. 6—12	249	1 229	123	6 066	3	4,9	101 709	7 461 120	17	1 230	4 530
71	Halberstadt	1—12	315	1 554	144	4 230	81	2,8	374 545	25 590 920	87	5 965	9 000
72	Stauffenburg	1—2 u. 8—12	107	921	289	2 010	241	2,2	106 524	7 588 910	53	3 776	9 000
73	Ecker	1—11	228	1 123	186	3 938	118	3,4	246 366	17 663 880	63	4 485	9 000
74	Düsseldorf	1—2 u. 6—12	164	1 376	535	3 107	371	2,3	162 910	11 694 880	52	3 764	9 000
75	Fürstenberg	1—6 u. 9—12	228	898	725	3 178	473	3,5	124 948	9 046 250	39	2 846	9 000
76	Köterberg	1—12	283	2 170	455	4 917	404	2,3	349 351	25 154 650	71	5 116	9 000
77	Münster	1—4 u. 6—12	238	1 083	721	3 940	280	3,6	133 348	9 954 720	34	2 527	9 000
78	Ilsenburg	1—2 u. 4—12	249	1 233	257	4 302	120	3,5	282 317	20 167 680	66	4 688	9 000
79	Elberfeld	1—12	269	1 207	911	4 115	633	3,4	153 268	10 998 160	37	2 673	9 000
80	Soest	1—12	355	452	7 195	1 557	560	3,4	5 610	399 800	4	257	6 420
81	Main	1—12	334	70	6 067	238	119	3,4	2 683	191 530	11	805	6 420
82	Königsutter	3—10 u. 12	199	1 586	654	3 463	468	2,1	189 990	13 641 740	55	3 939	9 000
83	Thale	1—12	254	8	3 422	27	17	3,4	518	36 430	19	1 349	6 420
84	Hildesheim	1—9 u. 12	242	1 993	773	4 283	570	2,1	220 620	16 250 620	51	3 794	9 000
85	Aachen	1—12	302	404	4 901	1 492	396	3,7	18 584	1 339 340	12	898	6 420
86	Rosstrappe	1—5 u. 10—12	135	1 024	163	2 325	150	2,3	172 948	12 552 540	74	5 399	9 000
87	Walkenried	1—12	277	2 294	794	5 071	681	2,2	265 285	19 131 910	52	3 773	9 000
88	Paderborn	1—12	258	1 307	105	6 431	9	4,9	111 651	8 161 080	17	1 269	4 530
89	Fallstein	1—5 u. 7—12	224	1 100	190	5 451	27	5,0	93 345	6 642 080	17	1 219	4 530
90	Hessen	1—3 u. 5—12	312	1 911	619	4 194	326	2,2	179 668	13 307 820	43	3 173	9 000
91	Romke	1—12	258	1 438	814	3 832	543	2,7	174 452	12 713 660	46	3 318	9 000
92	Emden	1—12	292	1 172	1 348	4 249	1 531	3,6	133 155	10 095 280	31	2 374	9 000
93	Jerxheim	1—12	323	1 884	628	4 354	349	2,3	185 693	13 818 180	43	3 174	9 000
94	Huy	1—6 u. 8—12	262	1 163	901	3 813	360	3,3	165 915	13 327 760	46	3 379	9 000
95	Bielstein	1—12	343	1 960	815	4 500	211	2,3	196 983	14 730 260	44	3 273	9 000
96	Wien	1—11	187	954	95	4 603	91	4,8	79 724	5 737 740	17	1 247	4 530
97	München	1—10	111	529	272	2 864	119	4,8	58 920	4 195 080	20	1 465	4 530
98	Rübeland	1 u. 5—12	199	1 449	465	3 445	591	2,4	198 165	14 294 430	58	4 149	9 000
99	Kreinsen	1—12	259	1 990	412	4 455	330	2,2	316 653	22 872 310	71	5 134	9 000
100	Minden	1—10 u. 12	245	1 235	211	6 010	—	4,9	104 271	7 614 660	17	1 267	4 530
101	Nordhausen	1—12	322	2 411	473	5 488	384	2,3	405 918	29 520 590	74	5 379	9 000
102	Hasselfelde	1—12	335	2 478	477	5 635	388	2,3	429 027	31 131 310	76	5 525	9 000
103	Finkler	1—12	214	1 144	219	4 861	57	4,2	78 939	5 682 580	16	1 169	4 530
104	Osterode	1—12	250	1 516	174	5 944	55	3,9	103 751	7 517 920	17	1 265	4 530
105	Lothar	1—12	255	1 092	136	6 085	14	5,6	124 345	8 998 270	20	1 479	4 530
106	Vienenburg	1—12	278	1 731	190	6 732	27	3,9	119 146	8 632 920	18	1 282	4 530
107	Boersum	1—12	277	1 700	239	6 624	22	3,9	115 855	8 359 830	18	1 262	4 530
108	Egestorf	1—12	236	893	—	6 355	—	7,1	143 259	10 158 380	23	1 598	4 530
109	Oschersleben	2—12	277	1 173	1 295	3 375	538	2,9	144 500	10 604 290	43	3 742	9 000
110	Klausthal	2—12	174	534	63	2 185	33	4,1	32 294	6 294 190	15	2 881	9 000
111	Wolfstein	2—12	304	1 549	58	1 156	215	3,3	372 834	26 289 030	72	5 099	9 000
112	Sachsenberg	2—12	299	1 478	151	5 060	287	3,4	367 730	26 071 840	73	5 153	9 000
113	Schimmerwald	3—12	133	401	32	1 558	44	3,9	35 933	2 612 790	24	1 677	9 000
114	Michaelstein	4—12	258	1 235	93	3 440	93	2,8	291 319	20 762 140	85	6 036	9 000
	Summa		25 036	107 999	115 672	352 578	23 860		14 072 030	1 016 547 960			
	Durchschnitt		219	947	1 015	3 093	209	3,3	123 439	8 917 087	40	2 883	6 862

Bei einigen Locomotiven rührt der starke Cokesverbrauch pro Meile incl. aller Verluste davon her, dass jene Locomotiven

im Jahre 1869 (Fortsetzung).

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste								Holz- Holz- kohl- en-		Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Steinkohlen- verbräuche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Stein- kohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen				
im Ganzen.	pro Meile.	Cokes.	Stein- kohlen.	im Gan- zen.	pro Meile	pro Centnermeile auf horizont. Bahn.	also für die Locomo- tive und Tender allein pro Meile auf horizon- taler Bahn.	Verbrauch beim Anheizen pro Tag	7,003	0,854	für Anheizen und Ausreissen des Feuers	für den Dienst bei der Arrangirung der Züge und Reserve.	Zu- sam- men	für die Fahrzeit im Ganzen.	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centner- meile.	also für die Loco- motive und Tender allein auf horizon- taler Bahn pro Meile		
Centnermeilen.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Cubikf.	Cubikf.	Z.-Pfd.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.		
1 046 560 240	—	54 580	221 024	275 604	—	—	—	76 776	9 357	—	37 451	74 276	111 727	163 877	—	—	—	—		
39 691 950	12 149	—	9 290	9 290	234	0,024	216	1 757	212	400	804	1 199	2 003	7 287	500	223	0,018	162		
—	—	1 105	3 957	5 062	9 204	—	—	1 946	237	350	973	4 029	5 002	60	333	109	—	—		
2 595 320	7 458	1 655	3 878	5 533	1 590	0,213	1 367	2 044	249	350	1 022	4 151	5 173	360	434	103	0,014	90		
71 430 090	14 238	—	13 405	13 405	267	0,019	171	2 051	250	400	1 172	612	1 784	11 621	534	232	0,016	144		
61 766 460	14 076	—	10 665	10 665	241	0,017	153	1 778	217	400	1 016	719	1 735	8 930	458	204	0,014	126		
48 982 040	12 749	10	10 015	10 025	261	0,020	180	1 386	169	400	792	921	1 713	8 312	479	216	0,017	153		
65 547 640	14 352	—	12 765	12 765	280	0,019	171	1 911	233	400	1 092	703	1 795	10 970	544	240	0,017	153		
64 812 380	16 627	—	10 150	10 150	260	0,016	144	1 638	199	400	936	—	936	9 214	629	236	0,014	126		
64 131 090	12 930	—	12 550	12 550	253	0,020	180	1 911	233	400	1 092	1 301	2 393	10 157	437	205	0,016	144		
29 104 070	5 770	665	7 215	7 880	154	0,027	122	1 498	183	300	642	182	824	7 056	693	140	0,024	109		
29 882 680	5 877	200	8 190	8 390	165	0,028	127	1 428	174	300	612	156	768	7 622	594	150	0,026	118		
34 940 100	5 760	615	9 075	9 690	160	0,028	127	1 743	212	300	747	127	874	8 816	717	145	0,025	113		
64 200 920	14 965	—	11 315	11 315	264	0,018	162	2 205	269	400	1 260	241	1 501	9 814	632	229	0,015	135		
25 678 910	12 776	—	5 190	5 190	258	0,020	180	748	91	400	428	458	886	4 304	467	214	0,017	153		
53 105 880	13 485	10	8 920	8 930	227	0,017	153	1 596	195	400	912	284	1 196	7 734	688	196	0,015	135		
39 657 880	12 764	20	7 650	7 670	247	0,019	171	1 147	140	400	656	891	1 547	6 123	445	197	0,015	135		
37 648 250	11 846	92	8 417	8 509	267	0,023	207	1 596	195	400	912	1 143	2 055	6 454	719	203	0,017	153		
69 407 650	14 116	10	12 170	12 180	248	0,018	162	1 981	242	400	1 132	623	1 755	10 425	480	212	0,015	135		
45 414 720	11 527	38	9 340	9 378	238	0,021	189	1 676	202	400	952	1 094	2 046	7 332	677	186	0,016	144		
58 885 680	13 688	—	10 712	10 712	249	0,018	162	1 743	212	400	996	403	1 399	9 313	755	216	0,016	144		
48 033 160	11 673	85	9 325	9 410	229	0,020	180	1 883	230	400	1 076	1 373	2 449	6 961	577	169	0,014	126		
10 395 740	6 677	170	7 605	7 775	491	0,074	475	2 485	323	350	124	5 991	6 115	1 660	368	107	0,016	103		
1 719 490	7 225	1 515	6 050	7 565	3 179	0,440	2 825	2 339	285	350	1 169	6 136	7 305	260	371	109	0,015	96		
44 808 740	12 939	—	8 630	8 630	249	0,019	171	1 393	170	400	796	967	1 763	6 867	433	198	0,015	135		
209 770	7 769	225	4 440	4 665	17 278	2,224	14 287	1 778	217	350	889	3 740	4 629	36	450	133	0,017	109		
54 797 620	12 794	5	11 610	11 615	271	0,021	189	1 694	207	400	968	1 147	2 115	9 500	477	222	0,017	153		
10 917 980	7 318	2 220	5 940	8 160	5 17	0,075	482	2 114	258	350	1 057	5 553	6 610	1 550	384	107	0,014	90		
33 477 540	14 399	—	6 405	6 405	275	0,019	171	944	115	400	540	270	810	5 595	546	241	0,017	153		
64 770 910	12 773	—	12 950	12 950	255	0,020	180	1 939	236	400	1 108	1 198	2 306	10 644	464	210	0,016	144		
37 293 510	5 799	215	9 360	9 575	149	0,026	118	1 806	219	300	774	109	883	8 692	665	135	0,023	104		
31 335 110	5 749	640	7 760	8 400	154	0,027	122	1 568	190	300	672	201	873	7 527	684	138	0,024	109		
51 053 820	12 173	—	11 150	11 150	266	0,022	198	2 184	266	400	1 248	1 947	3 195	7 955	416	190	0,016	144		
47 201 660	12 318	45	8 825	8 870	231	0,019	171	1 806	219	400	1 032	1 265	2 297	6 573	457	172	0,014	126		
48 336 280	11 374	5	9 625	9 630	226	0,020	180	2 044	249	400	1 168	2 056	3 224	6 406	547	151	0,013	117		
53 004 180	12 174	5	12 140	12 145	279	0,023	207	2 261	276	400	1 292	976	2 268	9 877	524	227	0,019	171		
47 644 760	12 495	15	8 870	8 885	233	0,019	171	1 834	229	400	1 048	1 423	2 471	6 414	552	168	0,013	117		
55 230 260	12 273	—	11 794	11 794	262	0,021	189	2 401	293	400	1 372	1 250	2 622	9 172	468	204	0,017	153		
26 589 330	5 777	290	7 120	7 410	161	0,028	127	1 309	160	300	561	97	658	6 752	708	146	0,025	113		
17 169 000	5 995	82	5 340	5 422	189	0,032	145	776	95	300	333	260	593	4 829	913	169	0,028	127		
45 299 430	13 149	200	9 825	10 025	291	0,022	198	1 393	170	400	796	678	1 474	8 551	590	248	0,019	171		
62 967 310	14 134	15	12 935	12 950	291	0,022	198	1 813	220	400	1 036	623	1 659	11 291	567	253	0,018	162		
34 839 960	5 797	675	8 290	8 965	149	0,026	118	1 715	209	300	735	221	956	8 009	649	133	0,023	104		
78 912 590	14 379	5	14 200	14 205	222	0,018	162	2 254	275	400	1 288	733	2 021	12 184	505	222	0,015	135		
81 846 310	14 525	40	15 330	15 370	273	0,019	171	2 345	286	400	1 340	748	2 088	13 282	536	236	0,016	144		
27 702 910	5 699	350	6 527	6 877	141	0,025	113	1 498	182	300	642	220	862	6 015	526	124	0,022	100		
34 444 240	5 795	475	8 270	8 745	147	0,025	113	1 750	213	300	750	177	927	7 818	516	132	0,023	104		
36 563 320	6 009	410	9 535	9 945	163	0,027	122	1 785	218	300	765	145	910	9 035	827	148	0,025	113		
39 128 880	5 812	845	9 195	10 040	149	0,026	118	1 946	237	300	834	198	1 032	9 008	520	134	0,023	104		
38 366 550	5 792	95	9 650	9 745	147	0,025	113	1 939	236	300	831	247	1 078	8 667	510	131	0,023	104		
38 946 530	6 128	755	8 280	9 035	142	0,023	104	1 652	200	300	708	—	708	8 327	932	131	0,021	95		
40 979 290	12 142	—	7 785	7 785	231	0,019	171	1 939	236	400	831	1 878	2 709	5 076	433	150	0,012	108		
25 969 130	11 881	155	5 135	5 290	242	0,020	180	1 218	148	400	696	103	799	4 491	841	205	0,017	153		
72 693 030	14 099	—	9 640	9 640	187	0,013	117	2 128	260	400	1 216	96	1 312	8 328	538	162	0,011	99		
71 611 840	14 153	—	9 735	9 735	192	0,014	126	2 093	254	400	1 196	249	1 445	8 290	561	164	0,012	108		
16 634 790	10 677	90	3 745	3 835	246	0,023	207	980	118	400	532	48	580	3 255	811	209	0,020	180		
51 722 140	15 036	—	7 730	7 730	225	0,015	135	1 806	219	400	1 032	145	1 177	6 553	531	196	0,013	117		
3 436 061 120	—	68 627	726 639	795 266	—	—	—	175 321	21 389	—	88 018	136 017	224 035	571 231	—	—	—	—		
30 140 887	9 745	602	6 374	6 976	225	0,023	158	1 538	188	352	772	1 193	1 965	5 011	529	162	0,017	117		

vorzugsweise zum Arrangiren der Züge verwandt sind und verhältnissmässig wenig Meilen zurückgelegt haben.

IX. Leistungen der Wagen

Nach braun-

Gesamt-Leistungen der verschiedenen Wagengattungen.							Leistungen der hiesigen	
Stück.	Gattung der Wagen.	Bedeckte oder offene.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte Meilen		Achs- meilen aller Wagen.	Bezeichnung der Wagen.
					aller Wagen.	im Durch- schnitt für jeden Wagen.		
2	Hof-Reisewagen, ohne Nr. u. Nr. 1	bedeckt	3	6	341	170	1 023	Hiesige Wagen: Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen
1	Salonwagen(Pers.-Wgn.)I.Cl.Nr.76	"	3	3	369	369	1 107	
44	Personenw. I. u. II. Cl. Nr. $\frac{4}{7}$, $\frac{47}{56}$, $\frac{72}{75}$, $\frac{77}{80}$, $\frac{98}{106}$, $\frac{112}{113}$, $\frac{124}{125}$, 129, $\frac{138}{145}$	"	3	132	255 211	5 800	765 633	
1	" II. Cl. Nr. 23	"	3	3	204	204	612	Fremde Wagen: Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen
13	" I., II. u. III. Cl. Nr. 3, 15, 16, 18, 20, 31, 34, $\frac{69}{71}$, $\frac{81}{83}$	"	3	39	39 674	3 052	119 022	
2	" II. u. III. Cl. Nr. 13, 24	"	3	6	2 931	1 450	8 703	
81	" III. Cl. Nr. 2, $\frac{8}{12}$, 17, 19, $\frac{21}{22}$, $\frac{25}{26}$, $\frac{32}{33}$, $\frac{35}{46}$, $\frac{57}{68}$, $\frac{84}{97}$, $\frac{107}{111}$, $\frac{114}{123}$, $\frac{126}{128}$, 130, $\frac{132}{137}$	"	3	243	350 002	4 321	1 050 005	Hiesige und fremde Wagen: Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen
3	" II. u. III. Cl. Nr. $\frac{198}{200}$	"	2	6	4 166	1 388	8 332	
1	Personen- u. Geräthewagen Nr. 14	"	3	3	87	87	261	
148	Summa der bedeckten Personenw.	—	—	441	652 955	4 412	1 954 698	Personen- und Güterwagen
45	Güterwagen Nr. 201, $\frac{203}{213}$, $\frac{215}{247}$	bedeckt	4	180	133 425	2 965	533 700	
3	" Nr. $\frac{251}{253}$	"	3	9	10 277	3 426	30 831	
44	Gepäckwagen Nr. $\frac{301}{304}$, $\frac{308}{347}$	"	3	132	316 006	7 182	948 018	Personen- und Güterwagen
1	Vieh w. mit doppelt. Böden Nr. 401	"	2	2	992	992	1 984	
3	Pferdewagen Nr. $\frac{351}{353}$	"	2	6	5 209	1 736	10 418	
23	Viehswagen Nr. $\frac{477}{489}$, $\frac{664}{673}$	"	2	46	64 610	2 809	129 220	Personen- und Güterwagen
387	Güterwagen Nr. $\frac{365}{400}$, $\frac{402}{476}$, $\frac{490}{663}$, $\frac{674}{775}$	"	2	774	1 313 521	3 394	2 627 042	
187	" $\frac{1001}{1187}$	"	2	374	659 327	3 526	1 318 654	
693	Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	1 523	2 503 367	3 613	5 599 867	Personen- und Güterwagen
127	Güterwagen Nr. $\frac{1201}{1248}$, $\frac{1250}{1277}$, $\frac{1279}{1289}$, $\frac{1291}{1330}$	offen	2	254	287 130	2 261	574 260	
6	Viehswagen Nr. $\frac{1451}{1456}$	"	2	12	14 032	2 339	28 064	
28	Langholztransportw. Nr. $\frac{1501}{1528}$	"	2	56	32 124	1 147	64 248	Personen- und Güterwagen
2	Equipagewagen Nr. 1551, 1552	"	2	4	1 137	568	2 274	
10	Güterwagen Nr. $\frac{1601}{1610}$	"	4	40	16 281	1 628	65 124	
29	" Nr. $\frac{1652}{1680}$	"	3	87	43 560	1 502	130 680	Personen- und Güterwagen
8	" Nr. $\frac{1701}{1708}$	"	3	24	17 392	2 174	52 176	
641	Kohlen- u. Cokeswagen Nr. $\frac{1801}{2441}$	"	2	1 282	1 641 513	2 561	3 283 086	
851	Summa der offenen Güterwagen .	—	—	1 759	2 053 199	2 413	4 199 912	Personen- und Güterwagen
148	Personenwagen	bedeckt	—	441	652 955	4 412	1 954 698	
1544	Güterwagen	bedeckt und offen	—	3 282	4 556 566	2 951	9 799 479	
1692	Personen- und Güterwagen . . .	bedeckt und offen	—	3 723	5 209 521	3 079	11 754 477	

im Jahre 1869.

schw. Maasse.)

Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen nach Achsmeilen.

Auf hiesigen Bahnen			Auf fremden Bahnen beladen und leer.	Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbez. Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf d. nebenbez. Bahnen.		
beladen	leer.	beladen und leer.			Personen-wagen.	Güter-wagen.	Personen- u. Güterwagen.	Personen-wagen.	Güter-wagen.	Personen- u. Güterwagen.
1 232 525	11 875	1 244 400	710 298	Albertsbahn	—	—	—	—	1 025	1 025
3 036 630	984 138	4 020 768	5 779 011	Altona-Kieler	—	3 706	3 706	—	344	344
4 269 155	996 013	5 265 168	6 489 309	Badische	—	19 227	19 227	—	21 891	21 891
749 838	—	749 838		Bayerische Ost-	—	1 236	1 236	—	151	151
5 616 916	2 537 737	8 154 653		Bayerische Staats-	—	3 294	3 294	—	1 206	1 206
6 366 754	2 537 737	8 904 491		Bebra-Hanauer	—	6 278	6 278	—	385	385
1 982 363	11 875	1 994 238		Belgische u. Französische B.	—	65 703	65 703	—	43 230	43 230
8 653 546	3 521 875	12 175 421		Bergisch-Märkische	139 795	609 579	749 374	60 109	1 229 633	1 289 742
10 635 909	3 533 750	14 169 659		Berlin-Anhaltische	—	1 335	1 335	—	8 799	8 799
				Berlin-Görlitzer	—	11 111	11 111	46	1 572	1 618
				Berlin-Hamburger	—	8 207	8 207	—	5 463	5 463
				Berlin-Potsdam-Magdeburger	196 943	484 924	681 867	188 198	551 817	740 015
				Berlin-Stettiner	—	4 731	4 731	592	13 353	13 925
				Böhmische Nord-	—	18	18	—	500	500
				Böhmische Westbahn	—	82	82	—	—	—
				Breslau-Freiburg-Schweidnitz	—	109	109	—	536	536
				Erste Siebenbürger	—	—	—	—	46	46
				Frankfurt-Hanauer	—	1 179	1 179	—	29	29
				Friedrich-Franz	—	31	31	—	176	176
				Gotha-Lemfelder	—	—	—	—	1 840	1 840
				Hannover incl. Berg- und Forstamt	—	—	—	—	—	—
				Clausthal	104 635	1 704 392	1 809 027	125 390	1 743 674	1 869 064
				Hessische Ludwigs-	—	6 714	6 714	—	12 427	12 427
				Hessische Nord-	—	13 460	13 460	—	1 437	1 437
				Kaiserin-Elisabeth	—	640	640	—	408	408
				Kaiser-Ferdinands-Nord-	—	234	234	—	4 161	4 161
				Köln-Mindener u. Köln-Giessener	—	—	—	—	—	—
				incl. Franz-Hemel, Krup u. Phönix	49 042	758 432	807 474	42 665	935 931	978 596
				Kaschau-Oderberger	—	—	—	—	129	129
				Leipzig-Dresdener	—	67 318	67 318	46	63 296	63 342
				Lübeck-Büchener	—	4 790	4 790	—	1 603	1 603
				Magdeburg-Halberstädter	55 798	413 739	469 537	41 969	1 432 892	1 474 861
				Magdeburg-Wittenberg	—	11 119	11 119	453	146 837	147 290
				Magdeburg-Leipziger	1 060	218 193	219 253	2 614	206 210	208 824
				Halle-Casseler	—	7 989	7 989	—	38 661	38 661
				Mährische Schlesische	—	—	—	—	342	342
				Main-Neckar- u. Offenbach-Frankfurt	—	31 587	31 587	—	9 620	9 620
				Main-Weser	26 811	163 825	190 636	22 427	48 769	71 196
				Mecklenburgische	—	2 005	2 005	—	358	358
				Nassauische	—	2 714	2 714	—	30 741	30 741
				Neiße-Brieg	—	—	—	—	259	259
				Niederländische Rhein-	—	10 142	10 142	—	29 401	29 401
				Niederländische Staats-	—	3 084	3 084	—	5 639	5 639
				Niederschlesisch-Märkische	—	29 968	29 968	—	18 097	18 097
				Norddeutscher Verband:						
				a) Gemeinschaftl. Post-, Personen- u. Gepäckwagen	—	—	—	45 289	106 958	152 247
				b) Courierung-Wagen	—	—	—	180 710	—	180 710
				Nordhausen-Erfurter	—	112	112	—	230	230
				Oberschlesische u. Stargard-Posenor	—	2 947	2 947	—	10 726	10 726
				Oesterreichische Staats-	49 943	49 943	49 943	—	75 239	75 239
				Oesterreichische Süd-	—	88	88	—	179	179
				Oldenburgische	—	8 237	8 237	—	32 844	32 844
				Ostpreussische Südbahn	—	—	—	—	342	342
				Preussische Ost-	—	72 735	72 735	—	94 697	94 697
				Pfälzische Ludwigs-	—	1 236	1 236	—	2 013	2 013
				Pfälzische Maximilians-	—	454	454	—	757	757
				Preussische Post	—	—	—	—	155 948	155 948
				Rheinische	—	16 344	16 344	171	77 082	77 253
				Rhein-Nahe	—	1 335	1 335	—	2 364	2 364
				Saarbrücker	—	—	—	—	17 574	17 574
				Sächsisch-Oestliche	—	13 480	13 480	—	28 653	28 653
				Sächsisch-Westliche	—	38 806	38 806	—	50 677	50 677
				Schweizerische Nord-Ost-	—	537	537	—	175	175
				Schweizerische Central-	—	279	279	—	409	409
				Süd-Norddeutsche Verbindungs-	—	442	442	—	80	80
				Taunus	—	584	584	—	5 891	5 891
				Thüringische	—	12 775	12 775	—	24 385	24 385
				Werra	—	11 214	11 214	—	2 257	2 257
				Dietendorf-Arnstadt	—	120	120	—	114	114
				Waltershäuser	—	2	2	—	—	—
				Tilsit-Insterburg	—	—	—	—	35	35
				Turnau-Krelup-Prager	—	—	—	—	91	91
				Ungarische Nord-	—	—	—	—	1 482	1 482
				Warschau-Bromberger	—	—	—	—	159	159
				Warschau-Wiener	—	—	—	—	387	387
				Westphälische	136 214	853 427	989 641	38 827	808 777	847 604
				Wilhelms	—	168	168	—	121	121
				Württembergische	—	22 646	22 646	—	7 843	7 843
				Gala-Wagen	—	—	—	332	—	332
				Als Fracht beförderte Locomotiven, Tender u. Wagen	—	—	—	—	33 062	33 062
Summa					710 298	5 779 011	6 489 309	749 838	8 154 653	8 904 491

Die Leistungen der hiesigen und fremden Wagen auf den hiesigen Bahnen vertheilen sich auf die Bahnstrecken wie folgt:

Bahnstrecke.	Achsmeylen					Bemerkungen.
	der Personen- wagen.	der Güterwagen			der Personen- und Güterwagen zusammen.	
		beladen.	leer.	beladen und leer.		
Braunschweig-Wolfenbüttel	241 285	711 725	274 163	985 888	1 227 173	
Wolfenbüttel-Oschersleben	565 590	2 751 728	1 114 442	3 866 170	4 431 760	
Jerxheim-Helmstedt	84 631	141 626	55 500	197 126	281 757	
Jerxheim-Börssum	138 608	526 266	179 572	705 838	844 446	
Wolfenbüttel-Börssum	120 771	234 020	82 763	316 783	437 554	
Börssum-Harzburg	90 667	210 773	93 887	304 660	395 327	
Vienenburg-Goslar	34 231	65 069	10 479	75 548	109 779	
Börssum-Kreiensen	352 202	1 831 746	692 189	2 523 935	2 876 137	
Kreiensen-Preuss.-Br. Grenze b. H. . . .	185 738	1 251 440	615 598	1 867 038	2 052 776	
Braunschweig-Braunsch.-Hannov. Grze .	180 515	929 153	403 282	1 332 435	1 512 950	
Alle Bahnen	1 994 238	8 653 546	3 521 875	12 175 421	14 169 659	

X.

Personen- und Güter-Frequenz im Jahre 1869.

Bemerkung. In die nachstehende Tabelle hat in die Columnen „Gegen Fahrgeld beförderte Personen I., II., III. Classe“ nur die Zahl der ausgegebenen Billets eingetragen werden können, welche indessen hinter der „wirklich beförderten Personenzahl“ weit zurückbleibt. Es hat dies seinen Grund darin, dass als Retourbillets für die II. und III. Wagenclasse einfache Billets der nächsthöheren Classe und für die I. Classe 1 Billet I. und 1 Billet III. Classe ausgegeben werden und ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden, nicht geführt ist.

Die zu Dienst- und Privatzwecken frei beförderten Beamten, Bauarbeiter und sonstigen Freipassagiere sind sowohl auf der Hin-, wie auf der Rückreise jedesmal als eine „wirklich beförderte Person“ betrachtet und beträgt die Zahl der bewilligten Freifahrten nur die Hälfte der in nachstehender Tabelle als „wirklich befördert“ aufgeführten Personen.

Bahnstrecke und Bahnrichtung.	Länge.	P e r s o n e n												Gepäck		Eilgut								
		Gegen Fahrgeld beförderte Personen			Militär und Auswanderer.	Fahrpersonal		Beamte und Freipassagiere.	Bauarbeiter.	Anzahl aller Personen.	Gewicht aller Personen, à 1¼ Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.								
		erster	zweiter	dritter		bei den Personenzügen.	bei den Güterzügen.																	
		Meil.	Classe.	Classe.			Meil.							Meil.										
A. Wirklich																								
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . .	1,50	19 834	108 739	114 150	9 384	34 352	41 332	13 566	6 574	347 931	434 914	1,50	60 604	1,50	118 268	1,50								
„ Wolfenbüttel nach Braunschweig . . .	1,50	23 918	128 285	113 035	30 654	32 314	36 850	13 912	7 038	386 006	482 507	1,50	67 583	1,50	106 770	1,50								
Braunschweig-Wolfenb. in beiden Richt.	3,00	43 752	237 024	227 185	40 038	66 666	78 182	27 478	13 612	733 937	917 421	1,50	128 187	1,50	225 038	1,50								
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . .	7,50	10 806	80 189	101 485	11 416	22 448	34 734	5 214	1 737	268 029	335 036	5,61	61 945	5,98	147 621	5,92								
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel . . .	7,50	10 624	90 595	108 619	32 260	20 858	31 942	5 274	1 889	302 061	377 576	5,43	66 935	6,20	116 332	6,62								
Wolfenbüttel-Oschersl. in beiden Richt.	15,00	21 430	170 784	210 104	43 676	43 306	66 676	10 488	3 626	570 090	712 612	5,52	128 880	6,09	263 953	6,23								
Von Jerxheim nach Helmstedt	3,00	2 854	30 222	33 477	1 055	9 423	3 771	922	3 963	85 687	107 109	2,01	8 198	1,99	5 937	2,26								
„ Helmstedt nach Jerxheim	3,00	2 863	26 254	32 304	1 093	10 108	3 494	907	3 579	80 602	100 752	2,04	8 711	1,92	4 351	2,21								
Jerxheim-Helmstedt in beiden Richt.	6,00	5 717	56 476	65 781	2 148	19 531	7 265	1 829	7 542	166 289	207 861	2,02	16 909	1,95	10 288	2,24								
Von Börssum nach Jerxheim	3,30	1 624	15 101	25 051	5 263	10 434	13 368	809	6 800	78 450	98 062	3,04	12 842	3,22	48 304	3,28								
„ Jerxheim nach Börssum	3,30	1 860	17 044	27 209	4 867	12 162	13 675	412	6 450	83 679	104 599	3,01	11 564	3,22	20 347	3,24								
Börssum-Jerxheim in beiden Richtungen.	6,60	3 484	32 145	52 260	10 130	22 596	27 043	1 221	13 250	162 129	202 661	3,02	24 406	3,22	68 651	3,27								
Von Wolfenbüttel nach Börssum	1,80	4 423	27 916	52 065	3 185	12 718	14 718	3 315	5 458	123 798	154 748	1,80	15 396	1,80	20 500	1,80								
„ Börssum nach Wolfenbüttel	1,80	5 109	39 244	53 011	3 632	14 518	13 383	3 642	5 849	138 238	172 797	1,80	14 936	1,80	12 636	1,80								
Wolfenbüttel-Börssum in beiden Richt.	3,60	9 532	67 160	105 076	6 817	27 236	28 051	6 857	11 307	262 036	327 545	1,80	30 332	1,80	38 136	1,80								
Von Börssum nach Harzburg	2,80	3 730	26 957	37 639	1 894	7 340	10 490	1 226	4 889	94 155	117 694	1,90	10 646	1,92	10 281	1,75								
„ Harzburg nach Börssum	2,80	3 322	26 761	39 384	2 234	7 332	10 491	1 219	4 887	95 630	119 537	1,88	10 238	1,91	8 434	1,78								
Börssum-Harzburg in beiden Richtungen	5,60	7 042	53 718	77 023	4 128	14 672	20 981	2 445	9 776	189 785	237 231	1,89	20 884	1,92	18 715	1,76								
Von Börssum nach Kreiensen	8,00	3 775	32 952	68 048	7 207	14 251	19 351	3 573	59 579	208 736	260 920	5,63	21 353	6,31	32 161	7,23								
„ Kreiensen nach Börssum	8,00	4 079	35 663	67 944	7 915	13 778	17 629	3 539	60 618	211 165	263 956	5,49	24 292	6,24	57 176	7,62								
Börssum-Kreiensen in beiden Richtungen	16,00	7 854	68 615	135 992	15 122	28 029	36 980	7 112	120 197	419 901	524 876	5,56	45 555	6,27	89 337	7,59								
Von Kreiensen nach Holzminden	6,30	1 412	17 006	55 471	7 350	12 838	21 607	1 429	85 144	203 157	253 946	3,21	11 197	5,58	16 782	6,04								
„ Holzminden nach Kreiensen	6,30	1 269	16 028	53 420	7 941	12 413	22 636	1 494	86 032	201 233	251 541	3,25	11 741	5,48	38 881	6,23								
Kreiensen-Holzminden in beiden Richt.	12,60	2 681	33 934	108 891	15 291	25 251	44 243	2 923	171 176	404 390	505 487	3,23	22 938	5,52	53 663	6,17								
Von Braunschweig nach Hannover	2,50	8 989	63 592	94 010	27 104	18 094	27 683	846	885	241 183	301 479	2,41	53 842	2,49	101 849	2,49								
„ Hannover nach Braunschweig	2,50	8 805	64 835	90 563	6 574	19 976	33 429	1 290	885	226 357	282 946	2,41	47 427	2,48	98 172	2,49								
Braunschweig-Hannover in beiden Richt.	5,00	17 794	128 427	184 573	33 678	38 070	61 092	2 136	1 770	467 540	584 425	2,41	101 269	2,48	200 021	2,49								
Von Vienenburg nach Goslar	1,80	1 849	12 626	17 274	1 846	6 887	4 737	377	589	46 185	57 731	1,63	4 394	1,75	4 761	1,77								
„ Goslar nach Vienenburg	1,80	1 881	12 737	16 780	1 611	6 529	5 180	364	609	45 691	57 114	1,61	4 283	1,73	3 733	1,74								
Vienenburg-Goslar in beiden Richtungen	3,60	3 730	25 363	34 054	3 457	13 416	9 917	741	1 198	91 876	114 845	1,62	8 677	1,74	8 494	1,76								
Auf allen Bahnen	38,50	69 636	496 047	729 341	69 262	144 850	209 211	28 649	308 464	2 055 460	2 569 325	5,27	228 807	8,14	355 212	10,79								
B. Gesamtbeförderung,																								
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . .	1,50	29 751	163 108	171 225	14 076	51 528	61 998	20 349	9 861	521 896	652 370	1,0	90 906	1,0	177 402	1,0								
„ Wolfenbüttel nach Braunschweig . . .	1,50	35 877	192 428	169 552	45 981	48 471	55 275	20 868	10 557	579 009	723 761	1,0	101 375	1,0	160 155	1,0								
Braunschweig-Wolfenb. in beiden Richt.	3,00	65 628	355 536	340 777	60 057	99 999	117 273	41 217	20 418	1 100 905	1 376 131	1,0	192 281	1,0	337 557	1,0								
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . .	7,50	64 561	468 436	508 692	58 913	148 508	232 510	25 888	6 794	1 504 302	1 880 378	1,0	370 801	1,0	874 409	1,0								
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel . . .	7,50	59 944	483 606	526 498	52 038	124 501	200 240	25 973	6 875	1 641 976	2 052 470	1,0	414 892	1,0	769 551	1,0								
Wolfenbüttel-Oschersl. in beiden Richt.	15,00	124 505	952 042	1 035 190	270 952	275 309	422 750	51 861	13 669	3 146 278	3 932 848	1,0	785 183	1,0	1 643 960	1,0								
Von Jerxheim nach Helmstedt	3,00	5 242	48 292	64 125	2 466	28 269	11 205	1 975	10 649	172 233	215 279	1,0	16 288	1,0	13 395	1,0								
„ Helmstedt nach Jerxheim	3,00	5 097	43 496	61 671	2 716	30 324	9 663	1 870	9 368	164 205	205 256	1,0	16 690	1,0	9 602	1,0								
Jerxheim-Helmstedt in beiden Richt.	6,00	10 339	91 788	125 796	5 182	58 593	20 868	3 845	20 017	336 428	420 535	1,0	32 978	1,0	22 997	1,0								
Von Börssum nach Jerxheim	3,30	4 752	45 428	74 295	17 043	34 432	39 542	2 316	20 429	238 237	297 796	1,0	41 382	1,0	158 493	1,0								
„ Jerxheim nach Börssum	3,30	5 317	49 713	79 899	15 783	40 131	40 589	1 194	19 258	251 874	314 849	1,0	37 178	1,0	65 964	1,0								
Börssum-Jerxheim in beiden Richtungen.	6,60	10 069	95 141	154 184	32 826	74 563	80 131	3 510	39 687	490 111	612 639	1,0	78 560	1,0	224 457	1,0								
Von Wolfenbüttel nach Börssum	1,80	7 961	50 249	93 717	5 733	22 892	26 493	5 967	9 825	222 837	278 546	1,0	27 712	1,0	36 900	1,0								
„ Börssum nach Wolfenbüttel	1,80	9 196	70 639	95 420	6 538	26 133	23 999	6 375	10 528	248 828	311 035	1,0	26 885	1,0	22 745	1,0								
Wolfenbüttel-Börssum in beiden Richt.	3,60	17 157	120 888	189 137	12 271	49 025	50 492	12 342	20 353	471 665	589 581	1,0	54 597	1,0	59 645	1,0								
Von Börssum nach Harzburg	2,80	7 323	47 344	68 406	3 925	20 532	21 611	2 475	7 156	178 772	223 465	1,0	20 434	1,0	17 964	1,0								
„ Harzburg nach Börssum	2,80	6 164	46 898	70 824	4 025	20 501	21 619	2 522	7 060	179 613	224 516	1,0	19 603	1,0	14 978	1,0								
Börssum-Harzburg in beiden Richtungen	5,60	13 487	94 242	139 230	7 950	41 033	43 230	4 997	14 216	358 385	447 981	1,0	40 037	1,0	32 942	1,0								
Von Börssum nach Kreiensen	8,00	18 111	161 791	334 359	53 615	114 008	154 808	21 729	316 394	1 174 815	1 468 519	1,0	134 707	1,0	232 590	1,0								
„ Kreiensen nach Börssum	8,00	19 050	168 848	321 931	55 818	110 224	141 032	21 219	320 653	1 158 775	1 448 469	1,0	151 126	1,0	435 678	1,0								
Börssum-Kreiensen in beiden Richtungen	16,00	37 161	330 639	656 290	109 433	224 232	295 840	42 948	637 047	2 333 590	2 916 980	1,0	285 833	1,0	668 268	1,0								
Von Kreiensen nach Holzminden	6,30	6 744	74 467	164 155	29 303	76 724	129 580	5 957	166 048	652 984	816 230	1,0	62 433	1,0	101 351	1,0								
„ Holzminden nach Kreiensen	6,30	6 274	69 738	157 665	36 019	74 082	135 816	6 224	168 302	654 120	817 650	1,0	64 298	1,0	229 864	1,0								
Kreiensen-Holzminden in beiden Richt.	12,60	13 018	144 205	321 820	65 328	150 806	265 396	12 181	334 350	1 307 104	1 633 880	1,0	126 731	1,0	331 215	1,0								
Von Braunschweig nach Hannover	2,50	22 161	153 769	218 838	67 595	45 179	69 008	2 058	1 699	580 307	725 384	1,0	133 784	1,0	253 666	1,0								
„ Hannover nach Braunschweig	2,50	21 660	158 704	211 033	16 227	49 941	83 424	3 178	1 699	545 866	682 332	1,0	117 489	1,0	244 655	1,0								
Braunschweig-Hannover in beiden Richt.	5,00	43 821	312 473	429 871	83 822	95 120	152 432	5 236	3 398	1 126 173	1 407 716	1,0	251 273	1,0	498 321	1,0								
Von Vienenburg nach Goslar	1,80	2 733	20 243	27 063	3 251																			

Militair- effecten		Equipagen		Vieh		Normalgut		Producte und ermässigte Güter		Normalgut und Producte		Locomotiven und Fahrzeuge		Freigut		Alle Güter zusammen		Personen und Güter zusammen		
Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	Stück.	Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Ml.

befördert sind:

16	1,50	90	1 800	1,50	119 088	1,50	1 349 947	1,50	7 354 746	1,50	8 704 693	1,50	116	7 576	1,50	329 914	1,50	9 341 909	1,50	9 776 823	1,50
49	1,50	28	560	1,50	309 124	1,50	918 810	1,50	6 836 346	1,50	7 755 156	1,50	103	6 424	1,50	140 346	1,50	8 386 012	1,50	8 868 519	1,50
65	1,50	118	2 360	1,50	423 162	1,50	2 268 757	1,50	14 191 092	1,50	16 459 849	1,50	219	14 000	1,50	470 260	1,50	17 727 921	1,50	18 645 342	1,50
38	5,08	98	1 960	6,82	123 542	6,52	1 708 470	6,30	9 921 016	5,85	11 629 486	5,92	484	60 488	3,81	315 296	4,61	12 340 376	5,88	12 675 412	5,87
70	6,24	45	900	5,88	331 705	6,16	1 118 317	6,09	6 417 054	5,54	7 535 371	5,62	252	14 896	4,69	145 494	3,32	8 211 703	5,62	8 589 279	5,61
108	5,83	143	2 860	6,52	455 247	6,26	2 826 787	6,21	16 338 070	5,73	19 164 857	5,80	736	75 384	3,99	460 790	4,20	20 552 079	5,77	21 264 691	5,76
—	—	9	180	1,68	7 129	2,32	52 616	2,32	627 002	2,13	679 618	2,15	52	2 510	2,90	44 132	2,43	747 704	2,17	854 813	2,15
—	—	—	—	—	25 814	2,41	29 734	2,01	2 112 259	2,40	2 141 993	2,39	8	140	2,79	20 455	1,45	2 201 464	2,33	2 302 216	2,37
—	—	9	180	1,68	32 943	2,39	82 350	2,21	2 739 261	2,34	2 821 611	2,33	60	2 650	2,90	64 587	2,12	2 949 168	2,33	3 157 029	2,31
22	3,30	13	260	3,10	9 326	3,04	455 676	3,29	3 607 733	3,25	4 063 409	3,25	367	52 058	3,30	585 828	2,26	4 772 049	3,13	4 870 111	3,13
21	3,30	6	120	3,30	28 659	3,22	330 083	3,12	1 514 055	3,15	1 844 138	3,14	108	6 914	3,30	15 656	2,08	1 927 419	3,14	2 032 018	3,13
43	3,30	19	380	3,16	37 985	3,17	785 759	3,22	5 121 788	3,22	5 907 547	3,22	375	58 972	3,30	601 484	2,26	6 699 468	3,13	6 902 129	3,13
—	—	10	200	1,80	15 265	1,80	125 937	1,80	976 289	1,80	1 102 226	1,80	11	200	1,80	492 655	1,80	1 646 442	1,80	1 801 190	1,80
—	—	6	120	1,80	10 305	1,80	155 328	1,80	3 174 785	1,80	3 330 113	1,80	16	1 580	1,80	290 444	1,80	3 660 134	1,80	3 832 931	1,80
—	—	16	320	1,80	25 570	1,80	281 265	1,80	4 151 074	1,80	4 432 339	1,80	27	1 780	1,80	783 099	1,80	5 306 576	1,80	5 634 121	1,80
—	—	4	80	1,80	19 192	1,54	48 876	1,81	1 980 121	2,03	2 028 497	2,02	3	60	0,80	78 363	1,25	2 147 119	1,99	2 264 813	1,98
—	—	5	100	1,80	5 064	1,52	84 235	1,81	2 203 969	2,12	2 288 204	2,11	13	800	1,60	874 615	1,80	3 187 455	2,01	3 506 992	2,02
—	—	9	180	2,13	24 256	1,54	132 611	1,81	4 184 090	2,08	4 316 701	2,07	16	860	1,54	952 978	1,75	5 334 574	2,02	5 711 805	2,00
21	8,00	11	220	7,44	22 625	7,04	405 953	7,31	2 254 584	6,65	2 930 537	6,74	128	8 224	7,67	888 252	2,07	3 903 393	5,68	4 164 813	5,68
22	8,00	13	260	7,58	22 608	6,28	531 726	7,65	6 839 911	7,24	7 371 637	7,27	383	54 382	7,99	759 701	2,36	8 289 988	6,82	8 553 944	6,78
43	8,00	24	480	7,50	45 233	6,66	937 679	7,50	9 364 495	7,08	10 302 174	7,12	511	62 606	7,95	1 647 953	2,20	12 193 381	6,46	12 718 257	6,42
17	6,29	13	260	2,56	27 224	4,60	332 254	5,32	2 127 469	5,14	2 459 723	5,17	27	7 088	5,73	1 121 305	2,78	3 643 596	4,43	3 897 542	4,36
—	—	19	380	4,41	8 659	4,97	327 143	5,91	7 493 272	5,90	7 820 415	5,90	458	59 866	6,18	1 336 341	2,82	9 274 283	5,46	9 525 824	5,40
17	6,29	32	640	3,66	35 883	4,69	659 397	5,61	9 620 741	5,93	10 280 138	5,72	485	66 954	6,13	2 457 646	2,80	12 917 879	5,17	13 423 366	5,09
45	2,50	23	460	2,50	319 536	2,46	805 214	2,50	4 677 274	2,45	5 482 486	2,46	103	8 432	2,50	20 072	1,93	5 986 724	2,46	6 288 203	2,46
16	2,50	79	1 580	2,50	123 200	2,48	1 262 886	2,50	9 089 583	2,41	10 352 469	2,42	108	8 846	2,50	51 849	2,17	10 683 559	2,42	10 966 505	2,42
61	2,50	102	2 040	2,50	442 736	2,46	2 068 100	2,50	18 766 867	2,43	15 834 957	2,44	211	17 278	2,50	71 921	2,10	16 670 283	2,44	17 254 708	2,44
—	—	3	60	1,80	9 425	1,79	26 921	1,70	604 487	1,63	631 408	1,63	1	20	1,80	34 899	1,59	84 967	1,63	742 698	1,63
—	—	1	20	1,30	1 451	1,79	75 209	1,45	749 318	1,70	824 527	1,67	2	40	1,55	—	—	834 094	1,67	891 198	1,67
—	—	4	80	1,68	10 906	1,79	102 130	1,52	1 353 805	1,67	1 455 935	1,66	3	60	1,63	34 899	1,59	1 519 051	1,66	1 633 896	1,65
108	13,26	190	3 800	9,43	586 684	9,12	3 605 785	11,23	32 197 363	9,66	35 803 148	9,82	1369	211 338	7,00	6 034 165	2,97	43 223 262	8,84	45 792 587	8,64

concentriert auf 1 Meile:

24	1,0	—	2 700	1,0	178 557	1,0	2 024 921	1,0	11 032 119	1,0	13 057 040	1,0	—	11 364	1,0	494 871	1,0	14 012 864	1,0	14 665 234	1,0
73	1,0	—	840	1,0	463 686	1,0	1 378 215	1,0	10 254 519	1,0	11 632 734	1,0	—	9 636	1,0	210 519	1,0	12 579 018	1,0	13 302 779	1,0
97	1,0	—	3 540	1,0	642 243	1,0	3 403 136	1,0	21 286 638	1,0	24 689 774	1,0	—	21 000	1,0	705 390	1,0	26 591 882	1,0	27 968 013	1,0
193	1,0	—	13 368	1,0	805 617	1,0	10 761 555	1,0	58 037 989	1,0	68 799 544	1,0	—	230 714	1,0	1 452 356	1,0	72 546 502	1,0	74 426 880	1,0
437	1,0	—	5 290	1,0	2 043 418	1,0	6 804 980	1,0	35 518 967	1,0	42 323 947	1,0	—	69 836	1,0	482 378	1,0	46 109 739	1,0	48 162 209	1,0
630	1,0	—	18 658	1,0	2 849 035	1,0	17 566 535	1,0	93 556 956	1,0	111 123 491	1,0	—	300 550	1,0	1 934 734	1,0	118 656 241	1,0	122 589 089	1,0
—	—	—	302	1,0	16 528	1,0	122 147	1,0	1 337 528	1,0	1 459 675	1,0	—	7 290	1,0	107 226	1,0	1 620 704	1,0	1 835 983	1,0
—	—	—	—	1,0	62 267	1,0	59 785	1,0	5 066 798	1,0	5 126 583	1,0	—	390	1,0	29 588	1,0	5 245 120	1,0	5 450 376	1,0
—	—	—	302	1,0	78 795	1,0	181 932	1,0	6 404 326	1,0	6 586 258	1,0	—	7 650	1,0	136 814	1,0	6 865 824	1,0	7 286 359	1,0
73	1,0	—	806	1,0	28 390	1,0	1 497 559	1,0	11 712 663	1,0	13 210 222	1,0	—	171 791	1,0	1 325 256	1,0	14 936 413	1,0	15 234 209	1,0
69	1,0	—	396	1,0	92 158	1,0	1 030 536	1,0	4 765 098	1,0	5 795 634	1,0	—	22 816	1,0	32 607	1,0	6 046 822	1,0	6 361 665	1,0
142	1,0	—	1 202	1,0	120 548	1,0	2 528 095	1,0	16 477 761	1,0	19 005 856	1,0	—	194 607	1,0	1 357 863	1,0	20 983 235	1,0	21 595 874	1,0
—	—	—	360	1,0	27 477	1,0	226 637	1,0	1 757 320	1,0	1 984 807	1,0	—	360	1,0	886 779	1,0	2 963 595	1,0	3 242 141	1,0
—	—	—	216	1,0	18 549	1,0	279 590	1,0	5 714 613	1,0	5 994 203	1,0	—	2 844	1,0	522 799	1,0	6 588 241	1,0	6 899 276	1,0
—	—	—	576	1,0	46 026	1,0	506 277	1,0	7 471 933	1,0	7 978 210	1,0	—	3 204	1,0	1 409 578	1,0	9 551 836	1,0	10 141 417	1,0
—	—	—	144	1,0	29 528	1,0	87 329	1,0	4 012 803	1,0	4 100 132	1,0	—	48	1,0	98 131	1,0	4 266 381	1,0	4 489 846	1,0
—	—	—	240	1,0	7 713	1,0	152 085	1,0	4 670 780	1,0	4 822 865	1,0	—	1 280	1,0	1 573 491	1,0	6 440 170	1,0	6 664 686	1,0
—	—	—	384	1,0	37 241	1,0	239 414	1,0	8 683 583	1,0	8 922 997	1,0	—	1 328	1,0	1 671 622	1,0	10 706 551	1,0	11 154 532	1,0
168	1,0	—	1 636	1,0	159 297	1,0	2 968 204	1,0	16 777 001	1,0	19 745 205	1,0	—	63 059	1,0	1 838 255	1,0	22 174 917	1,0	23 643 436	1,0
176	1,0	—	1 970	1,0	141 899	1,0	4 065 765	1,0	49 517 277	1,0	53 553 042	1,0	—	434 366	1,0	1 795 847	1,0	56 542 104	1,0	57 990 573	1,0
344	1,0	—	3 606	1,0	301 196	1,0	7 033 969	1,0	66 294 278	1,0	73 328 247	1,0	—	497 425	1,0	3 632 102	1,0	78 717 021	1,0	81 634 009	1,0
107	1,0	—	666	1,0	125 202	1,0	1 766 676	1,0	10 940 877	1,0	12 707 551	1,0	—	40 607	1,0	3 117 533	1,0	16 155 452	1,0	16 971 682	1,0
—	—	—	1 674	1,0	43 053	1,0	1 932 475	1,0	44 178 430	1,0	46 110 905	1,0	—	369 705	1,0	3 772 190	1,0	50 591 689	1,0	51 409 339	1,0
107	1,0	—	2 340	1,0	168 255	1,0	3 699 151	1,0	55 119 307	1,0	58 818 458	1,0	—	410 312	1,0	6 889 723	1,0	66 747 191	1,0	68 381 021	1,0
112	1,0	—	1 150	1,0	784 504	1,0	2 010 179	1,0	11 478 644	1,0	13 488 823	1,0	—	21 080	1,0	38 790	1,0	14 721 909	1,0	15 447 293	1,0
40	1,0	—	3 950	1,0	305 541	1,0	3 154 156	1,0	21 942 593	1,0	25 096 749	1,0	—	22 115	1,0	112 491	1,0	25 903 030	1,0	26 585 362	1,0
152	1,0	—	5 100	1,0	1 090 045	1,0	5 164 335	1,0	33 421 237	1,0	38 585 572	1,0	—	43 135	1,0	151 281	1,0	40 624 939	1,0	42 032 655	1,0
—	—	—	108	1,0	16 848	1,0	45 916	1,0	984 945	1,0	1 030 861	1,0	—	36	1,0	55 649	1,0	1 119 625	1,0	1 214 076	1,0
—	—	—	26	1,0	2 654	1,0	108 902	1,0	1 271 164	1,0	1 380 066	1,0	—	62	1,0	—	1,0	1 396 734	—	1 488 872	1,0
—	—	—	134	1,0	19 502	1,0	154 813	1,0	2 256 109	1,0	2 410 927	1,0	—	98	1,0	55 649	1,0	2 516 359	1,0	2 702 948	1,0
1 472	1,0	—	35 842	1,0	5 352 866	1,0	40 477 662	1,0	310 972 128	1,0	351 449 700	1,0	—	1479309	1,0	17944756	1,0	381 961 029	1,0	395 485 917	1,0

XI. Massenfrequenz

Bahnstrecke.	Bahn- länge (tarif- mässig). Meilen.	Nutzmeilen										Achsen		
		in Personenzügen				in Güterzügen				in allen Zügen.	Anzahl der täglichen Züge im Durchschnitt.	der Person- wagen.	der Gepäck- wagen beladen und leer.	der Güter- beladen.
		Courir- und Schnellzüge.	Personenzüge.	Extrazüge.	über- haupt.	Güterzüge.	Gemischte Züge.	Extrazüge.	über- haupt.					
Braunschweig - Wolfenbüttel . . .	1,5	3 285	11 351	173	14 809	12 782	2 498	1 193	16 473	31 282	57,1	241 285	91 830	619 895
Wolfenbüttel - Oschersleben . . .	7,5	14 656	18 447	313	33 416	47 565	4 851	5 701	58 117	91 533	33,4	565 590	265 080	2 486 648
Jerxheim - Helmstedt	3,0	2 190	5 877	42	8 109	1 605	1 278	349	3 232	11 341	10,4	84 631	33 609	108 017
Börssum - Jerxheim	3,3	3 551	6 181	40	9 772	4 990	4 099	4 135	13 224	22 996	19,1	138 608	56 634	469 632
Wolfenbüttel - Börssum	1,8	702	6 941	112	7 755	4 709	1 683	1 907	8 299	16 054	24,4	120 771	42 474	191 546
Börssum - Harzburg	2,8	—	6 132	30	6 162	3 358	1 702	4 053	9 113	15 275	14,9	90 667	33 681	177 092
Börssum - Kreiensen	8,0	11 680	17 520	485	29 685	23 192	5 840	8 517	37 549	67 234	23,0	352 202	176 304	1 655 442
Kreiensen - Holzminden	6,0	8 760	13 140	254	22 154	17 394	4 956	10 043	32 393	54 547	24,9	185 738	133 193	1 118 247
Braunsch.-Hannoversche Grenze .	2,5	3 650	6 813	83	10 546	14 338	3 650	1 927	19 915	30 461	33,4	180 515	90 204	838 949
Alle Bahnen	36,4	48 474	92 402	1 532	142 408	129 933	30 557	37 825	198 315	340 723	25,6	1 960 007	923 009	7 665 468
Vienenburg - Goslar	1,8	—	3 832	10	3 842	1 314	1 203	68	2 585	6 427	9,8	34 231	19 089	45 980

Bahnstrecke.	Beförderung pro Bahnmeile.					Durchschn. Beförderung			Beförderung pro			
	Netto der Personen und Güter.	T h a r a			Brutto.	pro Personenzug		pro Güterz.	Netto			Thara
		der Wagen.	der Locomo- tiven.	der Wagen und Loco- motiven.		Per- sonen	Gepäck und Eilgut	Güter	Personen	Güter.	Personen u. Güter.	der Personen- wagen
	Ctr.-Meil.	Ctr.-Meil.	Ctr.-Meil.	Ctr.-Meil.	Ctr.-Meil.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Achsen.
Braunschweig-Wolfenbüttel . . .	18 645 342	48 709 879	21 807 791	70 517 670	89 163 012	74,4	35,8	1 582	35,2	850	894	7,7
Wolfenbüttel-Oschersleben . . .	16 345 212	34 447 891	11 277 141	45 725 032	62 070 244	94,2	72,7	2 000	34,4	1 296	1 339	6,2
Jerxheim-Helmstedt	2 428 786	5 100 583	3 934 899	9 035 482	11 464 268	41,5	6,9	2 107	29,7	605	642	7,5
Börssum-Jerxheim	6 544 204	15 086 036	6 331 088	21 417 124	27 961 328	50,2	31,0	1 564	21,3	912	939	6,0
Wolfenbüttel-Börssum	5 634 121	14 820 501	7 415 766	22 236 267	27 870 388	60,8	14,7	1 137	29,0	595	632	7,5
Börssum-Harzburg	3 983 761	8 489 399	4 921 585	13 410 984	17 394 745	58,2	11,8	1 167	23,5	701	730	5,9
Börssum-Kreiensen	10 204 251	20 925 414	10 380 724	31 306 138	41 510 389	78,6	32,1	2 071	34,9	11 71	1 214	5,3
Kreiensen-Holzminden	11 396 837	19 716 457	10 483 492	30 199 949	41 596 786	59,0	20,7	2 046	24,0	1 224	1 254	3,4
Braunsch.-Hannoversche Grenze .	16 813 062	35 189 788	13 099 866	48 289 654	65 102 716	106,8	71,1	2 002	37,0	1 334	1 380	5,9
Alle Bahnen	10 790 741	22 544 874	9 775 076	32 319 950	43 110 691	74,9	39,8	1 885	31,0	1 099	1 153	5,8
Vienenburg-Goslar	1 501 638	3 757 629	346 967	4 104 596	5 606 234	38,9	7,8	962	23,2	392	421	5,3

im Jahre 1869.

m e i l e n			Von allen Güterw. excl. der Gepäckw. sind leer Procent.	Frequenz			Massenfrequenz im Ganzen.				
übrigen wagen	der Gepäck- und Güterw. beladen u. leer.	der Per- sonen u. Güterw. zu- sammen.		in den Personenz.		in den Güterzug.	Netto der Personen und Güter. Ctr. - Meil.	T h a r a			Brutto. Ctr. - Meilen.
				Personen incl. Frei- passagiere. Pers.-Meil.	Gepäck- und Eilgut. Ctr. - Meil.	Güter incl. Freigut. Ctr. - Meil.		der Wagen. Ctr. - Meilen.	der Locomotiven. Ctr. - Meilen.	der Wagen und Locomotiven. Ctr. - Meilen.	
leer											
274 163	985 888	1 227 173	31	1 100 905	529 838	26 062 044	27 968 013	73 064 818	32 711 687	105 776 505	133 744 518
1 114 442	3 866 170	4 431 760	31	3 146 278	2 429 143	116 227 098	122 589 089	258 359 180	84 578 555	342 937 735	465 526 824
55 500	197 126	281 757	34	336 428	55 975	6 809 849	7 286 359	15 301 750	11 804 697	27 106 447	34 392 806
179 572	705 838	844 446	28	490 111	303 017	20 680 218	21 595 874	49 783 920	20 892 592	70 676 512	92 272 386
82 763	316 783	437 554	30	471 665	114 242	9 437 594	10 141 417	26 676 902	13 348 379	40 025 281	50 166 698
93 887	304 660	395 327	35	358 385	72 979	10 633 572	11 154 532	23 770 318	13 780 438	37 550 756	48 705 288
692 189	2 523 935	2 876 137	29	2 333 590	954 101	77 762 920	81 634 009	167 403 308	83 045 788	250 449 096	332 083 105
615 598	1 867 038	2 052 776	36	1 307 104	457 946	66 289 195	68 381 021	118 298 740	62 900 950	181 199 690	249 580 711
403 282	1 332 435	1 512 950	32	1 126 173	749 594	39 875 345	42 032 655	87 974 470	32 749 665	120 724 135	162 756 790
3 511 396	12 099 873	14 059 880	31	10 670 639	5 666 835	373 777 835	392 782 969	820 633 406	355 812 751	1 176 446 157	1 569 229 126
10 479	75 548	109 779	19	149 271	30 049	2 486 310	2 702 948	6 763 782	6 245 416	13 009 198	15 712 146
Persw. 74 Ct. } pro Güterw. 56 " } Achse											

Persw. 74 Ctr. } pro
Güterw. 56 „ } Achse

Bahnzug im Durchschnitt.						Beförderung pro Achse.									
T h a r a					Brutto. Ctr.	N e t t o					T h a r a				Brutto. Ctr.
der Güterwagen. Achsen.	der Personen- und Güter- wagen.		der Loco- motiven. Centner.	der Wa- gen und Loco- motiven. Centner.		der Personenwagen		der Gepäck- und Güterwagen		aller Wagen Ctr.	der Wagen Ctr.	der Loco- motiven. Centner.	der Wagen und Loco- motiven. Centner.		
	Achsen.	Centner.				Per- sonen. Stück.	nach Gewicht Ctr.	der beladenen Centner.	der belad. u. leeren im Durchschn. Centner.						
31,5	39,2	2 336	1 046	3 382	4 276	4,6	7,9	36,6	26,4	22,8	59,5	26,7	86,2	109,0	
42,2	48,4	2 823	924	3 747	5 086	5,6	11,2	42,2	30,1	29,7	62,5	20,5	83,0	112,7	
17,4	24,9	1 349	1 041	2 390	3 032	4,0	5,6	48,1	34,5	25,9	54,3	41,9	96,2	122,2	
30,7	36,7	2 165	909	3 074	4 013	3,5	6,6	39,3	29,3	25,6	59,0	24,7	83,7	109,3	
19,7	27,2	1 662	830	2 492	3 124	3,9	5,8	40,3	29,8	23,2	61,0	30,5	91,5	114,7	
19,9	25,8	1 556	902	2 458	3 188	4,0	5,7	50,5	34,9	28,2	60,1	34,9	95,0	123,2	
37,5	42,8	2 490	1 235	3 725	4 939	6,6	11,0	42,5	30,8	28,4	58,2	28,9	87,1	115,5	
34,2	37,6	2 169	1 153	3 322	4 576	7,0	11,3	53,0	35,5	33,3	57,6	30,7	88,3	121,6	
43,7	49,6	2 888	1 075	3 963	5 343	6,2	12,0	42,9	29,9	27,8	58,2	21,6	79,8	107,6	
35,5	41,3	2 408	1 044	3 452	4 605	5,4	9,7	43,5	30,6	27,9	58,4	25,3	83,7	111,6	
11,8	17,1	1 052	972	2 024	2 445	4,4	6,3	38,2	32,9	24,6	61,6	56,9	118,5	143,1	

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich und mit den Stationen fremder Bahnen.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
a. Braunschweigische Stationen.							
Von Braunschweig	16 872	91 160	146 174	254 206	7 278	235	38 099
Nach „	20 780	113 725	141 963	276 468	7 990	26	38 730
Von Wolfenbüttel	13 934	55 774	46 167	115 875	1 401	53	10 258
Nach „	10 139	53 150	49 609	112 898	1 389	—	8 991
Von Schöppenstedt	1 483	12 220	16 844	30 547	676	3	4 386
Nach „	1 310	10 481	16 920	28 711	413	—	3 421
Von Jerxheim	1 307	16 954	27 123	45 384	451	—	3 086
Nach „	986	11 220	26 694	38 900	464	—	4 961
Von Wegersleben	607	10 369	10 311	21 287	270	—	794
Nach „	372	4 140	9 945	14 457	291	—	1 976
Von Oschersleben	731	10 318	30 095	41 144	2 900	49	5 255
Nach „	1 096	15 983	29 358	46 437	4 252	—	3 760
Von Söllingen	604	8 362	5 711	14 677	55	—	1 391
Nach „	346	5 089	5 808	11 243	57	—	1 569
Von Schöningen	1 571	17 104	15 803	34 478	263	18	4 241
Nach „	1 609	16 360	15 014	32 983	266	—	3 925
Von Büddenstedt	481	5 592	3 542	9 615	32	—	560
Nach „	221	3 479	3 946	7 646	30	—	721
Von Helmstedt	1 481	13 029	18 049	32 559	693	35	4 795
Nach „	1 773	17 378	18 939	38 090	604	—	4 659
Von Mattierzoll	591	4 112	6 462	11 165	206	—	646
Nach „	363	2 974	5 490	8 827	168	—	702
Von Börssum	1 580	16 838	22 052	40 470	619	—	2 145
Nach „	1 399	10 979	21 870	34 248	532	—	2 919
Von Schladen	944	9 088	9 573	19 605	235	3	1 943
Nach „	633	8 181	9 109	17 923	202	—	1 866
Von Vienenburg	1 303	11 710	16 404	29 417	693	2	2 453
Nach „	949	9 518	14 357	24 824	458	—	2 158
Von Harzburg	1 430	9 919	14 414	25 763	351	4	3 687
Nach „	2 017	11 767	15 213	28 997	246	—	4 109
Von Salzgitter	833	7 005	11 960	19 798	279	20	2 047
Nach „	617	5 652	11 822	18 091	265	—	2 419
Von Ringelheim	439	2 663	4 677	7 779	137	—	667
Nach „	192	2 304	4 606	7 102	114	—	524
Von Lutter a. Bbge.	181	3 722	6 651	10 554	279	—	785
Nach „	421	2 794	6 586	9 801	278	—	838
Von Seesen	876	7 910	17 411	26 197	755	9	3 457
Nach „	776	6 697	18 014	25 487	737	—	3 765
Von Gandersheim	977	5 710	11 718	18 405	477	—	2 334
Nach „	788	7 453	12 011	20 252	309	—	2 334
Von Kreiensen	982	9 600	32 472	43 054	3 375	—	7 676
Nach „	917	8 732	32 180	41 829	3 730	3	6 070
Von Naensen	24	1 183	2 272	3 479	154	—	384
Nach „	51	754	2 482	3 287	121	—	226
Von Vorwohle	54	1 024	2 266	3 344	201	3	319
Nach „	60	752	1 937	2 749	189	—	227
Von Stadtoldendorf	364	5 067	6 534	11 965	284	—	1 242
Nach „	339	3 128	6 610	10 077	261	—	1 078
Von Holzminden	515	5 957	38 269*	44 741*	4 467	97	2 996
Nach „	599	8 334	37 000**	45 933**	4 156	—	3 319
Von Vechelde	632	7 263	25 143	33 038	310	17	1 853
Nach „	511	2 425	25 298	28 234	207	—	1 110
b. Hannoversche Stationen.							
Von Oker	581	3 336	5 115	9 032	79	—	452
Nach „	979	3 522	4 594	9 095	143	—	395
Von Goslar	1 736	11 038	14 406	27 180	1 525	7	3 878
Nach „	1 619	11 259	15 243	28 121	1 703	—	4 069
Von allen Stationen	53 113	364 027	567 618*	984 758*	28 445	555	111 829
Nach „	51 862	358 230	562 618**	972 710**	29 575	29	110 841

* Hierunter 8923 in 4. Classe nach Westfälischen Stationen beförderte Personen.
angekommene Personen.

** Hierunter 7760 in 4. Classe von Westfälischen Stationen

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg-Goslarschen Bahn mit den benachbarten Bahnen.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
Von Braunschweigischen Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Hannoverschen Stationen	3 364	29 124	55 589	88 077	3 470	526	16 030
Durchgang von Oschersleben bis Vechelde	1 572	16 573	17 956	36 101	2 795	19 879	25 001
" " Oschersleben " Kreiensen	114	1 370	829	2 313	1 024	—	1 249
" " Holzminden " Kreiensen	114	1 375	1 832	3 321	7	—	1 179
Von Hannoverschen Stationen nach Braunschweigischen Stationen und den Stationen Oker und Goslar	2 168	23 662	53 471	79 301	3 168	—	15 872
Durchgang von Vechelde bis Oschersleben	1 661	17 195	16 650	35 506	2 761	—	12 775
" " Kreiensen " Oschersleben	147	1 417	886	2 450	732	—	1 322
" " Kreiensen " Holzminden	77	980	1 309	2 366	—	—	1 000
Von Braunschweigischen Stationen nach Cöln-Mindener Stationen	147	1 344	699	2 190	27	—	831
Durchgang von Oschersleben bis Vechelde	3 702	18 046	3 766	25 514	724	—	14 013
Von Cöln-Mindener Stationen nach Braunschweigischen Stationen	156	1 300	614	2 070	23	—	961
Durchgang von Vechelde bis Oschersleben	4 401	20 669	4 118	29 188	670	—	19 138
Von Braunschweigischen Stationen nach Westfälischen und Bergisch-Märkischen Stationen	164	4 007	27 741*	31 912	2 753	—	2 173
Durchgang von Oschersleben bis Holzminden	413	4 494	5 684	10 591	1 773	—	4 113
" " Kreiensen " Holzminden	77	980	1 309	2 366	—	—	1 000
Von Westfälischen und Bergisch-Märkischen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	186	4 338	26 104**	30 628	3 506	—	2 258
Durchgang von Holzminden bis Oschersleben	353	3 865	4 583	8 801	1 661	—	4 272
" " Holzminden " Kreiensen	114	1 375	1 832	3 321	7	—	1 179
Von Braunschweigischen Stationen nach Halle-Casseler Stationen	4	87	220	311	—	—	95
Von Halle-Casseler Stationen nach Braunschweigischen Stationen	11	123	316	450	—	—	160
Von Braunschweigischen Stationen nach den über Cassel hinaus belegenen Stationen	70	541	160	771	—	—	491
Durchgang von Oschersleben bis Kreiensen	388	1 949	622	2 959	—	—	2 100
Von den über Cassel hinaus belegenen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	72	414	129	615	—	—	346
Durchgang von Kreiensen bis Oschersleben	367	2 355	830	3 552	—	—	2 531
Von Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Magdeb.-Halberst. Stationen	323	7 318	16 824	24 465	522	—	5 473
Durchgang von Vechelde bis Oschersleben	341	5 169	8 039	13 549	555	—	3 549
" " Kreiensen " Oschersleben	56	662	339	1 057	101	—	580
" " Holzminden " Oschersleben	54	797	1 047	1 898	97	—	646
Von Magdeb.-Halberst. Stationen nach Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar	280	7 032	16 308	23 620	900	—	4 882
Durchgang von Oschersleben bis Vechelde	422	5 741	9 183	15 346	898	489	4 310
" " Oschersleben " Kreiensen	68	856	894	1 413	454	—	661
" " Oschersleben " Holzminden	50	831	1 160	2 041	290	—	678
Von Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Berlin-Potsdamer Stationen	289	3 160	3 782	7 231	321	—	2 574
Durchgang von Vechelde bis Oschersleben	4 555	23 319	8 517	36 391	2 776	—	21 176
" " Kreiensen " Oschersleben	458	3 110	1 377	4 945	631	—	3 273
" " Holzminden " Oschersleben	296	3 052	3 534	6 882	1 564	—	3 615
Von Berlin-Potsdamer Stationen nach Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar	261	3 079	3 435	6 775	636	—	2 381
Durchgang von Oschersleben bis Vechelde	3 910	20 373	7 762	32 045	2 593	11 883	21 609
" " Oschersleben " Kreiensen	434	2 463	962	3 859	570	—	2 688
" " Oschersleben " Holzminden	363	3 652	4 521	8 536	1 483	—	3 435
Von Braunschw. Stationen nach Magdeb.-Leipziger Stationen	84	1 629	2 370	4 063	10	—	1 357
Durchgang von Vechelde bis Oschersleben	661	7 027	3 500	11 188	100	—	4 890
" " Holzminden " Oschersleben	3	16	2	21	—	—	11
Von Magdeb.-Leipziger Stationen nach Braunschw. Stationen	58	1 457	2 097	3 612	—	—	1 238
Durchgang von Oschersleben bis Vechelde	524	6 467	4 001	10 992	28	7 507	11 220
" " Oschersleben " Holzminden	—	11	3	14	—	—	—
Von Braunschw. Stationen nach Leipzig-Dresdener Stationen	20	319	273	612	—	—	254
Durchgang von Vechelde bis Oschersleben	505	2 349	712	3 566	—	—	2 293
Von Leipzig-Dresdener Stationen nach Braunschw. Stationen	22	327	184	533	—	—	192
Durchgang von Oschersleben bis Vechelde	418	2 038	776	3 232	—	—	1 875

* Hierunter 8923 beförderte Personen 4. Classe.

** Hierunter 7760 angekommene Personen 4. Classe.

Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1869 (Fortsetzung).

III. G e s a m m t - B e f ö r d e r u n g .							
	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
1) Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Stationen Oker und Goslar unter sich (Einseitiger Verkehr)	48 648	316 498	459 960	825 106	21 342	29	82 551
2) Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg-Goslarschen Bahn mit den Nachbarbahnen (Gemeinschaftlicher Verkehr):							
Abgang nach Westen.							
1) in der Richtung über Vechelde	3 233	27 003	49 110	79 346	3 112	420	14 574
2) in der Richtung über Kreiensens	352	4 093	7 558	12 003	385	106	2 873
3) in der Richtung über Holzminden	164	4 007	27 741 *	31 912	2 753	—	2 173
Abgang nach Osten.							
1) in der Richtung über Oschersleben	689	11 586	21 772	34 047	850	—	9 250
2) in der Richtung über Vienenburg	27	840	1 477	2 344	3	—	408
Zugang von Westen.							
1) in der Richtung über Vechelde	2 148	21 932	47 072	71 152	2 858	—	14 699
2) in der Richtung über Kreiensens	259	3 567	7 458	11 284	333	—	2 640
3) in der Richtung über Holzminden	186	4 338	26 104 **	30 628	3 506	—	2 258
Zugang von Osten.							
1) in der Richtung über Oschersleben	591	11 212	20 459	32 262	1 535	—	8 286
2) in der Richtung über Vienenburg	30	683	1 565	2 278	1	—	407
Durchgang von Westen nach Osten.							
1) in der Richtung von Vechelde bis Oschersleben .	6 062	37 864	20 768	64 694	3 431	—	31 908
2) in der Richtung von Kreiensens bis Oschersleben	514	3 772	1 716	6 002	732	—	3 853
3) in der Richtung von Holzminden bis Oschersl. .	353	3 865	4 583	8 801	1 661	—	4 272
4) in der Richtung von Holzminden bis Kreiensens .	114	1 375	1 832	3 321	7	—	1 179
Durchgang von Osten nach Westen.							
1) in der Richtung von Oschersleben bis Vechelde .	5 274	34 619	21 722	61 615	3 519	19 879	39 014
2) in der Richtung von Oschersleben bis Kreiensens .	502	3 319	1 451	5 272	1 024	—	3 349
3) in der Richtung von Oschersl. bis Holzminden .	413	4 494	5 684	10 591	1 773	—	4 113
4) in der Richtung von Kreiensens bis Holzminden .	77	980	1 309	2 366	—	—	1 000
Ueberhaupt Abgang	4 465	47 529	107 658 *	159 652	7 106	526	29 278
" Zugang	3 214	41 732	102 658 **	147 604	8 233	—	28 290
" Durchgang	13 309	90 288	59 065	162 662	12 147	19 879	88 688
3) Totalbeförderung	69 636	496 047	729 341 ***	1 295 024	48 828	20 434	228 807

* Hierunter 8 923 beförderte Personen 4. Classe.

** " 7 760 " " 4. "

*** " 16 683 " " 4. "

XIII.

Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre

im Jahre 1869.

Die von Bahn zu Bahn (nicht direct) expedirten Güter — vorzugsweise rohe Metalle, Kohlen, Kokes, Erden, Getreide, Kartoffeln, Holz und ähnliche Producte — sind einmal als Güter des einseitigen Verkehrs auf der Beförderungsstrecke zwischen Braunschweig und Oschersleben verzeichnet, ausserdem erscheinen dieselben, wenn sie im Westen ein- oder ausgeführt sind, im gemeinschaftlichen Verkehre mit den Hannoverschen Bahnen; dagegen sind diese Güter im gemeinschaftlichen Verkehre mit den übrigen Bahnen nicht enthalten.

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich und in Gemeinschaft mit den Stationen fremder Bahnen.

a. Braunschweigische Stationen:

Station Braunschweig, Versand	37226	5478	78083	4272	45	2807	13164	3370	1867	426	8432	333	1131	3620	15	4749	19561	85208	—	921	5058	50684	3	96293	74534	45593	19639	6228	37349	1127	34136	4264	16128	2020	20213	21697	327602	3354	2492	5910	8531	3111	5379	3775	1220	35151	3139	14121	2068	7334	6552	
" " Empfang	29328	2478	594033	6296	314	1949	13124	5931	3142	425	81715	46508	5496	7435	—	21961	16647	20761	232	879	1879	25978	96	133719	55786	54889	42741	11291	132493	1129	48484	9987	20742	2494	22247	26834	462289	13150	9448	8626	7290	8842	9820	8134	2046	42189	17715	25640	27	11015	7687	
" " Wolfenbüttel, Versand	1634	131	5222	230	3	211	887	593	4	114	100	2200	—	913	—	59	1359	94	—	205	713	16744	—	21245	6333	6	586	3487	969	—	8821	4426	8260	146	5806	3774	124413	1266	30920	485	373	153	1991	161	124	3978	5790	686	212	642	1205	
" " Empfang	10399	7	63355	1008	89	174	3409	252	931	46	179005	65622	2945	655	1	1042	2933	312	5	164	272	13025	3	24604	6587	5295	5476	5999	619	42	8199	1890	4711	243	25173	4847	100750	2837	38203	2593	1046	631	2502	6020	460	8517	7387	1943	30	8972	683	
" " Schöppenstedt, Versand	68	—	8753	5	—	—	410	32	1780	—	—	8850	—	288	—	85	—	9	—	—	—	—	—	—	100	601	1630	182	130	—	10	3830	204	967	—	804	804	74232	54	452	—	544	21	202	25	—	864	—	9	50	373	1044
" " Empfang	345	8	15236	73	1	42	510	46	1	—	397500	—	208	128	—	334	2807	188	—	5	20	6437	—	178	1948	22	1103	433	14	15	6674	1685	396	48	576	590	17281	525	4713	36	2	230	266	6	28	6056	109	597	—	1719	136	
" " Jerxheim, Versand	16	12	3434	51	—	19	120	18	—	—	400	—	2	472	—	21	13	22	—	8	1874	—	2	173	1520	578	534	39	13	5490	1033	663	—	118	575	72059	215	—	47	104	3	311	—	18	240	1707	21	—	4076	44		
" " Empfang	28	63	24623	70	1	27	4263	23	699	17	509300	—	—	308	—	272	841	229	—	15	115	15808	—	51	675	—	591	690	37	23	6587	501	2326	19	68	507	21504	241	9432	70	70	208	172	84	7	1322	2073	461	50	8288	17	
" " Wegersleben, Versand	335	—	508	96	—	—	232	—	—	—	98800	—	—	275	—	72	25	—	—	—	—	842	—	—	—	—	289	—	—	—	1777	14009	218	—	433	552	83708	—	6	—	103	8	20	—	1070	—	2	—	25963	127		
" " Empfang	59	2	64357	81	—	30	2020	2	—	5	—	100	200	221	15	427	2551	146	—	192	5	27069	—	2180	1339	6	1594	224	—	45	4977	449	906	108	25	363	5617	358	11689	28	4	68	110	25	2	1878	4623	211	145	15	4	
" " Oschersleben, Versand	371	—	73089	656	—	1	10493	22	—	6	13900	—	—	312	—	1195	2257	11374	—	513	43	11015	—	1901	3481	2414	4273	175	539	522	5099	8157	3433	159	632	1069	365656	561	3582	174	779	38	392	130	6	51302	1532	159	50	14161	—	
" " Empfang	2126	1826	4438	196	23	56	164	1413	3117	104	37403	7780	200	3485	—	2597	6092	161	5	304	122	63601	—	35136	23395	13590	12526	2621	16	56	17536	14590	3684	466	398	2079	10030	1680	84464	788	465	67	1198	5668	24	2928	26676	521	5756	450	597	—
" " Söllingen, Versand	—	—	26	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	1	—	12	—	2	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	506	4	2	—	25	23	7037	6	—	51	—	—	8	31	—	—	159	7	—		
" " Empfang	—	—	2431	15	—	—	1323	—	—	1	138731	35	—	—	—	255	55	27	—	—	—	—	—	56	163	50	129	139	—	—	—	1207	15	105	8	—	72	3468	13	1273	5	8	27	127	13	3	190	7	31	—	5513	—
" " Schöningen, Versand	236	65	4168	2	—	—	252	—	—	—	151507	4	2017	53	—	351	13565	8	—	34	2	41163	—	1063	688	5	408	170	—	—	2942	212	239	2	17	990	68299	162	1731	—	522	9	176	53	12	143	5726	106	25	392	509	
" " Empfang	452	318	55827	233	—	20	1854	84	—	10	3100	200	138	204	—	3253	1025	289	—	312	33	13623	—	4513	3892	1221	3465	924	814	10	7780	348	1080	32	165	2830	28327	660	11914	99	9	446	1026	—	65	1690	35373	474	200	569	11	4
" " Büddenstedt, Versand	22	—	8295	—	—	—	384	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	5	—	2	8	4	530	—	—	1	—	—	—	—	—	—	109	4	—		
" " Empfang	—	—	10024	17	1	60	1324	—	—	560	186	55312	609	1177	—	432	—	6	—	—	—	—	—	1864	—	—	—	27	17	—	—	481	18	64	—	2	113	20	—	1039	—	—	13	—	—	10	185	10	—	15	—	
" " Helmstedt, Versand	19	—	37363	159	8	202	196	18	20	10	11	460	2	681	2	4691	806	774	—	151	97	15664	3	7134	6237	23415	3420	4660	49	540	7075	838	2575	34	62	12641	23994	778	2807	482	297	676	728	12	177	5349	676	867	—	629	7	
" " Mattierson, Versand	22	—	1612	28	—	—	17	—	—	—	—	—	—	149	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	478	21	62	—	282	124	54747	9	10	—	101	3	—	—	473	37	18	—	2914	46	
" " Empfang	6	23	4441	57	—	24	463	6	—	—	72600	5592	14	29	—	202	2306	107	—	—	—	—	—	260	23	293	166	—	—	—	—	1286	300	219	7	24	86	1944	186	6909	15	—	—	—	753	126	172	300	76	1	—	
" " Börssum, Versand	345	—	8404	28	—	13	132	3	—	—	5	1520	38	495	—	227	1098	189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1155	612	198	1	93	1058	4861	161	—	10	280	—	1277	—	57	1066	239	1	—	536	—
" " Empfang	241	—	18949	15	—	8	498	10	—	—	83005	5106	—	330	—	491	1011	218	—	1	10	3231	—	7114	1152	12470	1812	282	5	—	1206	217	358	4	59	588	4046	66	310	79	187	14	320	209	—	666	911	115	—	523	—	
" " Schladen, Versand	287	—	4024	59	—	—	698	100	84	—	—	—	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2090	1001	1395	69	128	336	77374	73	—	—	—	14	16	111	301	847	—	18	—	1242	63
" " Empfang	603	—	8324	107	—	19	1863	81	1288	151	2500	6625	—	242	—	209	663	1704	—	34	7	2364	—	4488	1037	—	3069	462	9	70	982	379	429	116	39	460	5203	657	628	14	950	278	162	—	5	1946	2097	739	53	763	14	
" " Vienenburg, Versand	47	—	18261	924	5	62	1090	2957	207	7	300	625	—	513	—	100	639	5640	294	—	22	75908	—	365305	2720	3463	5960	7018	1011	5	2625	2013	4349	36	99	1660	161024	291	17	821	536	—	6197	—	—	16058	2737	47	100	11978	248	
" " Empfang	855	24	3896	58	—	14	509	213	2372	150	600	1133	2	1212	—	832	2738	93	—	8	4386	—	11651	1859	688	107	30	2989	223	882	45	428	1158	12441	604	28369	67	240	421	409	700	5	1203	19927	1191	1806	151	380	—			
" " Harzburg, Versand	216	—	130337	10	—	—	1611	—	1	16	—	27355	—	17	—	39	4	—	—	—	—	—	—	54400	51	—	594	5610	—	—	1210	20	24	1	18	729	218	1978	—	6	233	3	1750	73	—	1	—	2	88	4		
" " Empfang	578	19	4312	121	—	12	559	19	—	4	3800	400	2	449	—	652	233	26	—	386	11	763	1	260317	2470	7567	2952	1802	3	6	852	678	637	94	40	1129	28309	422	131	507	14	217	526	70	28	927	113	437	7	1090	—	
" " Salzgitter, Versand	13	—	4494	34	—	—	197	—	378	40	—	813	—	750	—	410	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	993	40	4	16	3112	809	21087	106	16	—	488	7	91	—	2	1879	—	3	—	1538	62
" " Empfang	440	88	34403	14	20	15	302	8	228	16	—	733	—	192	—	1323	192	71	—	101	15	1016	—	2255	1619																											

Abfälle (nicht besonders ge- nannte).		Asphalt.	Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz), europäisches.	Baumfrüchte, (ausser Süd- früchte), frisch u. getrocknet.	Baumwolle, roh.	Baumwollengarn.	Bier.	Blei- und Zinkweiss.	Borke, Lohe.	Borsteln, Haare, Hörner, Klauen.	Braunkohlen.	Brennholz.	Brennmaterial (nicht beson- ders genannte, Briquets, Lohkuchen etc.).	Butter u. Käse.	Bucklinge.	Cement.	Chemikalien, Drogen, Apo- theker- u. Farbewaren etc.	Cichorien u. Kaffeesurrogate	Cider.	Dachpappe u. Dachfliz.	Drucksachen u. Bücher.	Düngemittel (auch Düngsalz) mit Ausschluss von Guano.	Eier.	Eisen, roh (in Fässern, Gär- zen, Masseln, Mülden, Bruch- [Schmelz-] Eisen).	Eisen, verarbeitet (ausser Eisenbahnschienen, Eisen- u. Stahlwaaren u. Eisen- gusswaaren).	Eisenbahnschienen.	Eisen- und Stahlwaaren.	Eisengusswaaren.	Erze und Mineralien.	Farbholz (in Blöcken, ge- mahlen u. geraspelt).	Fastage aller Art (Fässer, Kisten u. a.).	Feld-, Garten- und Wald- erzeugnisse (nicht beson- ders genannte).	Fette, Oele (in Fässern, excl. Mineral-, ätherisches u. Terpentinöl).	Fische und Fleischwaaren (nicht besonders genannte).	Flachs, Hanf Heede u. Werg.	Geräthe (Bar- u. Haus-), Möbel u. musikalische Instrumente.	Getreide.	Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence.	Guano.	Harze aller Art, Pech, Theer.	Häute, Felle.	Heringe.	Holz u. Holz-, Korb- und Strohwaaren (nicht besonders genannte).	Holzkohlen.	Hopfen.	Hülsenfrüchte, Saamen u. Saat.	Ittenprodukte (nicht be- sonders genannte), z. B. Alaun, Schwefel, Zinn, Vitriol u. Bleiglätte.	Kaffee.	Kalk (gebrannter).	Kartoffeln.	Knochen.
27808	5400	52271	1474	2	367	3038	2964	429	146	8400	1993	427	2212	—	1397	4751	7625	—	118	219	11382	1	40599	6356	200	6529	6662	5712	364	6074	1830	9098	371	3088	6886	119216	1732	89	690	1886	2988	2135	100	10952	36056	769	216	5311	7028		
3794	1425	142564	11164	651	1383	5664	132	170	1851	169	—	—	1272	—	22	11612	646	37	2208	1926	6804	201	1564	1757	458	5868	1170	1290	4	64495	3799	33598	64	1683	23038	204411	31006	742	4196	494	44	8292	1	2986	29523	4899	86	704	465	—	
10752	4053	10537	174	10	67	940	216	3076	53	—	1074	841	1143	—	3101	2851	52	56	58	230	34198	11	64101	20848	22560	5865	3547	21	704	25024	1332	1052	258	11433	5618	9599	4777	168	2921	1166	457	699	8900	56	3658	1025	2516	8151	2770	1260	
1739	30422	3831	112	157051	8999	300	63	105	303	—	—	—	792	649	280	21354	5	61	—	3148	8396	171	177498	32479	1054	2610	14281	627	3885	18292	1964	14973	1759	1396	12565	6882	8962	1825	6143	5632	32534	4485	105	1	343	1241	21705	206	243	1300	
10	—	800	189	1	28	275	11	—	2	—	—	—	875	—	—	697	577	—	29	85	1271	1	11500	33	—	371	82	14	23	636	62	485	9	758	332	14220	76	—	43	28	—	143	4	23	1575	1267	24	—	1	51	
1631	47	13955	2349	252	72	283	1	—	9	—	—	—	177	—	—	997	189	—	60	925	5202	—	—	1	32	—	1010	431	82	205	187	382	7902	10	1607	3586	25806	2177	—	8	23	14	480	—	80	3587	2800	5	—	7	—
325	—	100	1	2	1	5	1	—	3	—	9	—	2146	8	10	485	—	—	—	6	—	3	43000	778	100	465	719	—	2	483	2	38	32	124	356	—	19	113	—	111	—	20	—	35	60	3	100	—	1807	—	
293	4	—	10	2	1093	3	—	—	—	—	—	—	9152	14	—	1359	1	—	—	306	18	16	202262	203	—	1596	981	1	—	2161	69	1385	195	588	1052	99	83	—	3	275	66	18	—	1	122	6	3	—	5	—	
7	—	3990	489	3	70	1040	919	—																																											

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

beförderten Güter nach Waarengattungen vom Jahre 1869.

XIX. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk.			XX. Holz, sowie Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren.					XXI.	XXII.	XXIII. Colonial-, Delicatesse-, Material- und Specerei-Waaren, auch andere Consumtibilien.																				XXIV.	XXV.	XXVI. Metalle (ausser Eisen), Metallwaaren.					XXVII.	XXVIII.	XXIX.	XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gyps.					XXXI.	XXXII.	XXXIII.	Totalgewichtssumme vorstehender Frachtgüter und Producta.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
a. Häute, Felle.	b. Leder.	c. Pelzwerk.	a. Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz) europäisches.	b. Nutzholz (ausser europäisches).	c. Borke, Lehe.	d. Brennholz.	e. Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren.	Hüttenproducte (nicht besonders genannte), z. B. Alaun, Schwefel, Vitriol, Bleiglätte.	Knochenkohle und Knochenmehl.	a. Bier.	b. Backlinge.	c. Butter und Käse.	d. Cichorien- und Kaffee-Surrogate.	e. Cider.	f. Eier.	g. Fische und Fleischwaaren (ausser den genannten).	h. Heringe.	i. Kaffee.	k. Milch.	l. Mühlenfabrikate.	m. Reis.	n. Salz, ausser Dingsalz.	o. Spiritus.	p. Spirituosa.	q. Südfrüchte.	r. Syrup, Melasse und Honig.	s. Taback, roh.	t. Tabackfabrikate.	u. Wein.	v. Zucker, roh.	w. Zucker, raffinirt.	x. Ausserdem.	Kurze Waaren, Galanteriewaaren.	Maschinen und Maschinetheile.	a. Kupfer.	b. Messing.	c. Zink in Blöcken.	d. Zink in Blechen.	e. Kupfer, Messing und andere Metallwaaren.	Militair-Effecten und Munition.	Oelkuchen und Oelkuchenehl.	Papier und Pappe (ausser Dachpappe).	a. Steine, roh und bearbeitet.	b. Chamotte-, Dach-, Form- und Mauerziegel, auch Drains.	c. Cement.	d. Thon.	e. Kalk (gebraunter).	f. Ausserdem (Gyps, Schiefer, Trass, Lehm, Kies, Sand etc.).	Thon- und Töpferwaaren (Steingut).	Wolle, thierische.	Sonstige Güter.	Totalgewichtssumme vorstehender Frachtgüter und Producta.	Eilgut.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
6783	6348	74	541568	2205	8640	138573	16565	99502	15422	27261	17	9859	20231	294	4	1269	4015	10748	15	153865	4819	34179	121244	26104	118	75065	6120	9971	11057	355379	15762	19971	3890	21021	3204	425	2342	887	1652	113	32345	9551	1330997	20188	26314	6494	7922	203536	7741	9795	46611	7714037	47645																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
1239	1825	80	490012	634	48	19	2637	10716	9132	8312	2	632	13531	—	86	468	1023	596	—	23979	96	3081	2889	3245	24	5623	402	1489	1987	30470	5724	7776	5493	6978	543	148	15	2867	2381	259	13663	7955	9905	590	1114	5138	26	2290	3247	445	7818	1021342	13853																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
2165	9802	57	1513	85	200	101	1215	16064	723	127	—	1121	30282	—	—	230	66	3405	—	4733	524	12818	1201	235	99	5331	1304	11301	5393	101027	2686	3977	2348	5167	745	263	38	177	370	197	359	1843	22738	100	165	1117	800	34947	287	11931	10661	610381	14155																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
4480	4834	709	200095	735	788	—	21643	8338	27172	12910	—	2420	15306	38	276	746	213	173	—	75192	122	55144	220220	12983	30	28913	17021	3293	11377	72594	69455	33578	51197	46043	2623	102	273	10618	12382	3354	3192	22108	1571	1164	69	2608	884	8089	12127	58926	237556	2845665	79684																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
10546	1442	22	27459	1002	—	—	4698	845	3	80	—	63	41257	3	2	63	72	111	—	112	200	737	39546	13545	7	1525	1334	857	569	5213	42423	2794	3243	3772	—	—	128	—	4459	273	—	1152	120	272	67	1402	7	578	1704	776	4831	316407	7849																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
986	1003	48	17613	111	—	—	3351	384	921	618	5	2249	432	4	11	430	61	31	—	13040	5	18822	117381	4504	14	3228	118	660	729	30448	42351	7786	8272	11764	7342	180	—	824	3808	160	400	1899	441	543	79	7	75	538	1599	40577	15180	842631	10769																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
6800	3229	16	57981	1541	3390	3884	2383	28804	22871	1354	15	5421	165	59	15	2835	11688	30218	21	5099	12254	7506	1587	2238	932	5005	17873	8004	18807	4404	863	19267	3184	11102	2965	160	190	2146	454	224	25220	9796	34306	23756	19793	7961	9719	30144	1022	3524	22637	3814517	20272																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
2699	1610	46	62608	2718	1144	1993	9798	184066	5783	6484	—	6707	24435	—	3	742	147	967	—	135642	525	6092	86108	3545	25	133761	1962	2850	1324	288990	67595	15334	4295	7383	774	57	10	846	1814	100	22618	4348	338256	41	1610	302	1812	123975	1278	7523	31520	2697477	21924																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
30964	33032	272	6191	20731	119	—	9674	7615	4400	1245	6411	18504	1696	73	202	2921	104135	62989	1172	11677	181689	102	4333	16649	6800	19566	140138	56535	87807	606	5120	28507	27609	53229	1444	505	1182	15630	5094	1792	4279	44484	18483	257	4835	8155	206	6491	987	119054	60947	6550738	78767																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
622	3844	3	12873	135	1	141	3246	1073	6	4356	1	3685	3540	26	—	77	36	134	—	4433	48	3430	6112	29599	22	330	2195	3087	10318	17921	649	2276	2602	4144	598	75	—	59	352	7	520	1905	67881	379	47	9120	4	7404	1596	1640	5577	362543	5595																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
5187	1031	4	17266	1070	280	—	584	15836	386	1427	—	2580	33773	—	—	340	115	1467	—	9355	619	217	24545	427	80	1688	505	2229	1453	41715	70403	2812	1574	3788	378	23	—	111	375	—	765	1328	8136	100	455	18	17	4598	31	1408	8466	380343	4953																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
556	9259	3	1098	—	—	—	1014	351	5766	15	—	18388	7	1346	—	22	—	88	—	373	4	—	1	304	42	1248	6306	21504	34074	129	480	4103	9570	5135	—	—	9	—	3868	147	—	3013	4109	110	815	5970	—	230	663	254	3893	259213	11923																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—</

XIV. Leistungen des elektro-magne-

Nro.	S t a t i o n e n .	D i e n s t - C o r r e s p o n d e n z .			
		Abge- gangene	Von auswär- tigen Statio- nen angekom- mene	Gegebene Läutesignale	
				D e p e s c h e n	einfach	doppelt
1	Braunschweig	35 540	6 737	6 005	10 769
2	Wolfenbüttel	22 435	21	10 021	10 374
3	Schöppenstedt	12 250	—	5 230	6 086
4	Jerxheim	21 219	—	8 477	8 848
5	Wegersleben	14 536	—	6 291	6 796
6	Oschersleben	15 534	1 090	6 264	—
7	Schöningen	5 066	—	2 008	2 008
8	Helmstedt	3 179	2	2 008	—
9	Mattierzoll	7 142	—	3 232	3 042
10	Börssum	19 369	—	5 266	8 656
11	Schlade	5 117	—	2 342	2 342
12	Vienenburg	7 819	4	2 342	3 881
13	Harzburg	2 579	—	2 008	—
14	Salzgitter	8 719	—	4 064	4 107
15	Ringelheim	8 579	—	4 064	4 107
16	Lutter am Bbge.	8 694	—	4 064	4 107
17	Seesen	10 099	2	4 064	4 107
18	Gandersheim	9 012	—	4 064	4 107
19	Kreiensen	11 416	—	4 064	3 712
20	Naensen	7 742	—	3 684	3 712
21	Vorwohle	8 006	—	3 684	3 712
22	Stadtdendorf	8 604	—	3 684	3 712
23	Holzminde	11 884	6 046	3 684	3 261
24	Vechelde	13 163	7 279	6 036	6 475
25	Oker	4 746	1	1 939	1 939
26	Goslar	2 911	8	1 939	—
	Summa	285 360	21 240	110 528	109 860
		306 600		220 388 oder 330 248 einfache Signale.	

tischen Telegraphen im Jahre 1869.

Staats- und Privat-Correspondenz.																	Bemerkungen	
Abge- gangene	Angekom- mene und durchge- gangene	E i n n a h m e																
		im einseitigen			im Braunschweig- Hannoverschen			im Braunschw.-Mag- deburg-Berliner			im westfälischen			in S u m m a				
		V e r k e h r e.																
Depeschen.		Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.		
8 192	18 378	595	1	—	133	24	—	31	12	6	2	23	4	763	—	10		
3 080	3 537	230	17	6	39	1	3	8	—	—	—	2	6	277	21	3		
1 052	1 052	95	10	—	4	25	—	1	—	—	—	—	—	101	5	—		
1 250	1 535	121	5	—	4	27	6	4	—	—	—	2	6	130	5	—		
805	886	61	22	6	3	3	9	4	—	—	—	—	—	68	26	3		
538	1 385	80	17	1	14	6	—	—	—	—	—	14	2	95	7	3		
1 854	2 021	140	27	6	6	25	—	3	2	6	—	—	—	150	25	—		
2 303	2 313	169	6	—	13	13	—	3	5	—	—	—	—	185	24	—		
496	529	43	15	—	4	12	6	—	25	—	—	—	—	48	22	6		
579	513	45	7	6	6	21	3	3	—	—	—	7	6	55	6	3		
584	629	33	12	6	10	20	—	1	20	—	—	—	—	45	22	6		
619	856	50	21	3	7	6	8	1	17	6	—	—	—	59	15	5		
1 619	1 604	80	2	6	14	1	3	2	15	—	—	—	—	96	18	9		
1 252	1 190	65	12	6	20	13	9	—	—	—	—	10	—	86	6	3		
460	409	37	27	6	9	22	6	—	10	—	—	—	—	48	—	—		
218	323	21	10	—	2	1	3	—	5	—	—	—	—	23	16	3		
999	1 034	75	—	—	16	18	9	1	27	6	—	17	6	94	3	9		
737	705	64	25	—	11	18	9	—	5	—	—	6	3	76	25	—		
712	226	68	12	6	1	1	3	2	25	—	2	6	3	74	15	—		
93	86	8	22	6	1	12	6	—	—	—	—	7	6	10	12	6		
91	75	9	—	—	1	28	9	—	—	—	—	—	—	10	28	9		
411	449	36	28	—	7	26	3	1	10	—	1	22	6	47	26	9		
1 352	1 360	81	5	—	15	19	1	—	20	—	17	17	1	115	1	2		
425	467	28	5	—	13	3	9	—	10	—	—	—	—	41	18	9		
193	162	—	—	—	17	27	4	—	—	—	—	1	8	17	29	—		
780	993	—	—	—	55	—	7	—	—	—	—	—	—	55	—	7		
30 694	42 717	2 244	13	4	437	21	8	72	—	—	26	18	9	2 780	23	9		
73 411		Dazu vom Norddeutschen Bunde													3 574	3	—	
															6 354	26	9	

10°

XV. Einnahmen

	Vom Personenverkehre									Vom Gepäck- verkehre									Vom Eilgut-								
	Personen			Militair- personen			Auswan- derer			Gepäck			Eilgut			Post- beförderung			Militair- effecten								
	₤	℔	⁄	₤	℔	⁄	₤	℔	⁄	₤	℔	⁄	₤	℔	⁄	₤	℔	⁄	₤	℔	⁄	₤	℔	⁄	₤	℔	⁄
Einseitiger Verkehr	271 565	29	4	4 951	27	1	49	5	9	2 934	19	—	6 111	25	7	8 448	23	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gemeinschaftlicher Verkehr:																											
Mit Magdeburg	37 472	3	11	391	1	9	—	—	—	1 267	15	6	2 697	28	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Hannover	85 452	11	9	1 959	12	2	150	15	7	2 337	17	—	6 181	22	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ dem Norddeutschen Verban- de	240 084	18	7	5 129	5	8	12 935	2	9	15 840	15	9	45 026	7	2	—	—	—	15	27	—	—	—	—	—	—	—
„ dem Westdeutschen Verban- de	31 002	—	9	—	14	6	—	—	—	2 161	4	10	8 294	12	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Bayern	104	1	1	2	7	10	—	—	—	—	—	—	3 656	16	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Westfalen	1 247	2	6	48	8	10	—	—	—	12	26	9	36	11	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ dem Preussisch-Braunschweigischen Verban- de	78 191	25	11	4 087	16	9	—	—	—	2 927	3	8	27 388	2	8	—	—	—	1	16	—	—	—	—	—	—	—
„ Halle-Cassel	795	12	6	—	—	—	—	—	—	25	10	3	287	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ dem Schlesischen Verban- de	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 420	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa . .</i>	748 915	16	4	16 570	4	7	13 134	24	1	27 506	22	9	104 100	19	5	8 448	28	2	17	13	7	—	—	—	—	—	—

Zusammenstellung der vorstehenden Einnahmen.

	₤	℔	⁄
Von Personen	778 620	15	—
Vom Gepäck	27 506	22	—
Von Eilgut, Postbeförderung, Militaireffecten, Equipagen und Vieh incl. der Nebeneinnahmen	213 332	27	—
Vom Frachtgute incl. der Nebeneinnahmen	2 141 939	25	—
Vom elektrischen Telegraphen	6 354	26	—
Pachtgelder	9 626	23	—
Verschiedene Einnahmen (excl. 1 500 ₤ für eine verkaufte alte Locomotive)	5 390	23	—
<i>Summa der Betriebseinnahme pro 1869</i>	3 182 772	13	—
Dazu: für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn	24 696	16	6
<i>Gesamt-Einnahme</i>	3 207 469	—	3

im Jahre 1869.

Verkehre									Vom Frachtverkehre									Vom elektromagnetischen Telegraphen			Verschiedene Einnahmen			Ueberhaupt		
Equipagen			Vieh			Nebeneinnahmen von der Eilgut- u. Vieh-Beförderung			Normal- u. ermässigte Güter			Locomotiven u. Fahrzeuge			Nebeneinnahmen											
₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪
149	5	—	9 451	26	6	75	13	9	271 301	3	6	—	—	—	9 238	4	6	2 244	13	4	15 017	16	3	601 540	7	9
41	8	7	1 442	25	2	37	4	8	43 973	11	—	113	20	11	755	28	—	72	—	—	—	—	—	88 264	27	10
236	18	—	14 203	—	3	208	12	—	186 405	18	8	1 040	6	5	4 154	11	—	437	21	8	—	—	—	302 767	16	9
732	20	7	65 198	27	11	104	7	4	675 763	18	11	7 540	21	5	1 441	19	8	3 574	3	—	—	—	—	1 073 337	15	9
348	11	9	487	8	9	13	28	2	97 913	17	4	1 207	23	5	282	4	3	—	—	—	—	—	—	144 711	5	11
107	13	10	—	—	—	—	—	—	44 428	20	4	—	—	—	253	18	9	—	—	—	—	—	—	48 552	17	11
—	—	—	50	—	7	—	—	—	5 372	7	6	3	21	—	10	26	2	26	18	9	—	—	—	6 808	3	6
408	17	8	7 258	5	11	29	18	10	683 150	4	11	3 874	8	5	1 085	6	4	—	—	—	—	—	—	808 402	7	8
—	—	—	155	25	9	5	2	11	9 232	29	6	—	—	—	104	28	1	—	—	—	—	—	—	10 606	24	3
—	—	—	—	—	—	19	22	4	92 448	16	10	—	—	—	842	18	9	—	—	—	—	—	—	97 731	6	5
2 024	5	5	98 248	—	10	493	20	—	2 109 989	28	6	13 780	11	7	18 169	15	6	6 354	26	9	15 017	16	3	3 182 772	13	9

Vertheilung der Einnahmen des einseitigen Personen- und Güterverkehrs auf die einzelnen Stationen.					Vom Personen- | Güter- verkehre						In Summa		
					₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪	₹	ℳ	₪
Station	Braunschweig				69 691	27	1	92 854	23	—	162 546	20	1
"	Wolfenbüttel				29 679	12	—	25 206	1	4	54 885	13	4
"	Schöppenstedt				10 255	2	—	15 762	13	2	26 017	15	2
"	Jerxheim				12 422	27	—	14 454	13	1	26 877	10	1
"	Wegersleben				5 151	18	10	5 961	2	—	11 112	20	10
"	Oschersleben				20 953	7	6	16 115	26	10	37 069	4	4
"	Söllingen				2 500	21	—	3 321	3	10	5 821	24	10
"	Schöningen				10 325	13	3	6 775	6	10	17 100	20	1
"	Büddenstedt				1 517	12	6	373	28	—	1 891	10	6
"	Helmstedt				14 117	10	6	9 100	6	8	23 217	17	2
"	Mattierzoll				3 597	10	6	5 229	23	10	8 827	4	4
"	Börssum				12 080	21	—	4 198	15	4	16 279	6	4
"	Schlade				4 929	29	6	3 895	25	2	8 825	24	8
"	Vienenburg				6 397	—	6	5 876	11	2	12 273	11	8
"	Harzburg				7 792	22	6	5 308	2	6	13 100	25	—
"	Salzgitter				6 961	28	—	5 716	14	11	12 678	12	11
"	Ringelheim				2 647	11	—	5 296	19	—	7 944	—	—
"	Lutter a. Bbge.				3 865	28	—	4 155	28	6	8 021	26	6
"	Seesen				10 897	27	—	8 842	14	3	19 740	11	3
"	Gandersheim				6 043	1	—	4 583	—	7	10 626	1	7
"	Kreiensen				24 312	3	—	24 303	26	10	48 615	29	10
"	Naensen				1 160	23	—	487	13	10	1 648	6	10
"	Vorwohle				1 420	22	—	2 588	11	8	4 009	3	8
"	Stadtoldendorf				4 593	29	—	4 015	16	—	8 609	15	—
"	Holzminde				12 358	7	—	6 667	19	1	19 025	26	1
"	Vechedde				3 427	28	—	5 632	2	5	9 060	—	5
Summa					289 102	22	8	286 723	9	10	575 826	2	6

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betriebsausgabe								
			für die Braunschweigische Bahn.			für die Vienenburg-Goslar- sche Bahn.			in Summa.		
			Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
I.		Administration:									
	1	Für Herzogliche General-Direction der Eisenbahnen: Besoldungen	42 925	—	—	375	—	—			
	2	Für Herzogliche Eisenbahn-Hauptcasse: Besoldungen .	5 825	—	—	50	—	—			
	3	Für Herzogliche Eisenbahn-Betriebsverwaltung: Besoldungen	46 233	25	—	375	—	—			
		Summa Cap. I.	94 983	25	—	800	—	—	95 783	25	—
II.		Unbestimmte Verwaltungs-Ausgaben:									
	1	Diäten und Reisekosten	19 764	2	9	—	—	—			
	2	Bureau- und Druckkosten	36 247	14	9	500	—	—			
	3	Uniformirungskosten	18 208	5	—	500	—	—			
		Summa Cap. II.	74 219	22	6	1 000	—	—	75 219	22	6
III.		Transportverwaltung:									
	1	Besoldungen des Expeditionspersonals	44 577	16	—	2 875	—	—			
	2	„ „ Fahrpersonals	57 142	21	3	2 828	—	—			
	3	„ „ Hülfpersonals	64 458	23	7	138	—	—			
	4	Kokesprämien und Meilengelder	25 097	23	9	—	—	—			
	5	Unterhaltung der Locomotiven	163 302	11	—	6 117	—	—			
	6	„ „ Personenwagen	31 294	6	2	2 815	—	—			
	7	„ „ Gepäck- und Güterwagen	93 572	8	10	2 557	—	—			
	8	Für Räder und Achsen zu den Personen- und Güter- wagen	3 262	12	2	—	—	—			
	9	Heizmaterial für die Locomotiven	242 314	15	3	2 984	16	6			
	10	Material zum Oelen und Putzen derselben	19 074	6	1	557	—	—			
	11	„ „ Putzen und Schmieren der Personen- und Güterwagen	9 916	8	1	100	—	—			
	12	„ „ zur Heizung der Bahnhöfe und Wärter- häuser	8 320	5	2	325	—	—			
	13	„ „ Beleuchtung der Bahnhöfe, Wagenzüge und Telegraphen	34 343	17	10	425	—	—			
	14	Betriebsgeräthschaften und Utensilien	9 304	28	6	103	—	—			
	15	Sonstige Ausgaben incl. Wagenmiethe	82 999	1	3	97	—	—			
		Summa Cap. III.	888 980	24	11	21 921	16	6	910 902	11	5
IV.		Bahnhofsverwaltung:									
	1	Besoldungen der Bahnhofsaufseher und Portiers . . .	23 813	22	6	675	—	—			
	2	Löhne der Bahnhofsarbeiter	95 176	18	8	—	—	—			
	3	Unterhaltung der Bahnhöfe, Gebäude und Wasser- stationen	41 105	27	9	—	—	—			
	4	Unterhaltung der Drehscheiben und Excentriks . . .	10 412	2	1	—	—	—			
	5	Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer . . .	1 660	29	2	—	—	—			
		Summa Cap. IV.	172 169	10	2	675	—	—	172 844	10	2
		Latus	1 230 353	22	7	24 396	16	6	1 254 750	9	1

im Jahre 1869.

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betriebsausgabe								
			für die Braunschweigische Bahn.			für die Vienenburg-Goslar- sche Bahn.			in Summa.		
			Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
V.		<i>Transport</i>	1 230 353	22	7	24 396	16	6	1 254 750	9	1
		Bahnverwaltung:									
	1	Besoldungen der Bahnaufseher	7 142	15	—	300	—	—			
	2	Löhne der Bahnwärter	80 607	21	6	—	—	—			
	3	„ „ Excentrikwärter	35 351	14	3	—	—	—			
		Unterhaltung der Bahnen:									
	4	Braunschweig-Oscherslebener Bahn	39 724	20	8	—	—	—			
	5	Wolfenbüttel-Harzbürger Bahn	9 772	5	9	—	—	—			
	6	Braunschweig-Hannoversche Bahn	6 915	12	11	—	—	—			
	7	Börssum-Kreienser Bahn	41 996	18	8	—	—	—			
	8	Jerxheim-Schöninger Bahn	5 097	1	—	—	—	—			
	9	Trendelbusch-Kohlenbahn	1 273	—	9	—	—	—			
	10	Kreiensen-Holzmindener Bahn	27 264	13	4	—	—	—			
	11	Börssum-Jerxheimer Bahn	13 914	21	—	—	—	—			
	12	Offenhaltung der Bahnen bei Schnee	5 242	3	9	—	—	—			
VI.		<i>Summa Cap. V.</i>	274 301	28	7	300	—	—	274 601	28	7
		Für den elektrischen Telegraphen:									
	1	Besoldungen der Telegraphenbeamten	5 968	16	—	—	—	—			
VII.	2	Unterhaltungskosten	5 166	17	7	—	—	—			
		<i>Summa Cap. VI.</i>	11 135	3	7	—	—	—	11 135	3	7
		Verschiedene Ausgaben:									
	1	Etatmässig feststehende Ausgaben	3 037	25	9	—	—	—			
	2	Unterstützungen an Bahnwärter	1 004	—	—	—	—	—			
	3	Unvorhergesehene Ausgaben	11 928	15	2	—	—	—			
		<i>Summa Cap. VII.</i>	15 970	10	11	—	—	—	15 970	10	11
		<i>Summa der Betriebsausgabe (Cap. I. bis VII.) . .</i>	1 531 761	5	8	24 696	16	6	1 556 457	22	2
		Davon ab:									
		Die beim Werkstättenbetriebe erzielten, der Betriebs- casse zu vergütenden Ueberschüsse zu	29 494	18	3	—	—	—	29 494	18	3
		Bleiben	1 502 266	17	5	24 696	16	6	1 526 963	3	11

A. Vom gesammten Eisenbahnbetriebe für das Jahr 1869.

	Braun- schweigische Bahnen.			Vienenburg- Goslarsche Bahn.			Summa.		
	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
Betriebs-Einnahme	3 182 772	13	9	24 696	16	6	3 207 469	—	3
Betriebs-Ausgabe	1 502 266	17	5	24 696	16	6	1 526 963	3	11
Reinertrag	1 680 505	26	4	—	—	—	1 680 505	26	4
Dazu die von der Darmstädter Bank, resp. den Neubaufonds zu zahlenden Zinsen auf die Baucapitale	—	—	—	—	—	—	256 609	—	—
Summa . . .							1 937 114	26	4

	Thlr.	Gr.	Pf.
Verwendung der obenstehenden Summe:			
Dotation des Erneuerungsfonds	270 000	—	—
„ „ Resesvefonds	130 000	—	—
Annuität	875 000	—	—
Ueberschuss (zur Vertheilung unter die Actionäre als Dividende)	662 114	26	4
Summa wie oben	1 937 114	26	4

rechnung.

B. Ueber den Erneuerungsfonds für das Jahr 1869.

Nro.	E i n n a h m e.	B e t r a g.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
1	Disponibler Fonds der Werkstätten-Casse (nach Absatz des Werths der Arbeitsmaschine etc.) .	294 980	27	2
2	Dotation des Erneuerungsfonds aus der Betriebs-Casse	270 000	—	—
	<i>Summa Einnahme</i>	564 980	27	2
	<i>A u s g a b e.</i>			
1	Für Ersatzstücke zu den Locomotiven	37 588	—	—
2	„ „ „ „ Personenwagen	314	—	—
3	„ „ „ „ Gepäck- und Güterwagen	4 012	—	—
4	„ Räder und Achsen zu den Personen- und Güterwagen	21 075	—	—
5	„ Erneuerungsgegenstände zu den Drehscheiben und Excentriks	220	12	10
6	„ Erneuerung von Schwellen, Schienen und Schienenbefestigungsmitteln an			
	a. der Braunschweig-Oscherslebener Bahn	74 576	20	11
	b. „ Wolfenbüttel-Harzburger Bahn	15 454	23	1
	c. „ Braunschweig-Hannoverschen Bahn	20 257	24	1
	d. „ Börssum-Kreienser Bahn	68 087	19	4
	e. „ Jerxheim-Schöninger Bahn	3 940	27	2
	f. „ Kreiensen-Holzmindener Bahn	2 698	14	—
	g. „ Börssum-Jerxheimer Bahn	632	12	5
7	Für eine neue Locomotive als Ersatz für eine abgängig gewordene (nach Absatz des für letztere erhaltenen Kaufpreises von 1500 Thlr.)	19 380	—	—
	<i>Summa Ausgabe</i>	268 268	3	10
	<i>A b s c h l u s s.</i>			
	Die Einnahme beträgt	564 980	27	2
	Die Ausgabe dagegen	268 268	3	10
	<i>Bleibt als Bestand des Erneuerungsfonds</i>	296 712	23	4

C. Abrechnung über den Reserve-

Nro.	A. E i n n a h m e.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
1	Bestand des Extrabaufonds am Schlusse des Jahres 1868 nach Absatz des an Herzogl. Hauptfinancasse zurückgezahlten Depositums für Badeanlagen zu Harzburg mit 20 000 Thlr.	471 134	20	7
2	Die für Erbauung eines Stationshauses zu Kreiensen zur Disposition gebliebenen	13 833	12	8
3	Dotation des Reservefonds aus der Betriebskasse (laut Vertrags vom 7. December 1870)	130 000	—	—
4	Desgleichen in Gemässheit des Statuts der Eisenbahn-Gesellschaft §. 6.	200 000*)	—	—
	<i>Summa der Einnahme</i>	814 968	3	3
	*) Nach dem Ueberweisungsvertrage wird diese Summe erst am 7. December 1870 aus den Dispositionsfonds in den Reservefonds gezahlt werden.			
	B. A u s g a b e.			
1	Für Erbauung von zwei neuen Weichenwärterhäusern auf dem Bahnhofe Braunschweig	39	8	11
2	„ Herstellung eines Normal-Ladeprofiles auf den Bahnhöfen zu Braunschweig, Wolfenbüttel und Kreiensen	111	27	7
3	„ Fortsetzung der massiven Befriedigung an der Westseite des Bahnhofes Braunschweig	2 518	23	3
4	„ Regulirung der Baustelle des abgebrochenen Holzhofgebäudes auf dem Bahnhofe zu Braunschweig und Anlegung von Gleisen und Wegen für den Productenverkehr daselbst	2 129	29	11
5	„ Herstellung einer Ladestelle für Chausseematerial an der Aussenseite des westlichen Gleises zu Wolfenbüttel	715	24	11
6	„ Herstellung einer Reinigungsgrube am Maschinenhause zu Oschersleben . . .	88	1	5
7	„ Herstellung eines 300 Fuss langen Zwischenperrons zu Vechelde	92	2	9
8	„ Pflasterung von Lagerplätzen zum Abladen von Kohlen auf den Bahnhöfen zu Schladen und Harzburg	327	11	10
9	„ Herstellung eines neuen Brunnens auf dem Bahnhofe zu Vorwohle	30	20	1
10	„ Verlängerung der Kopframpe auf dem Bahnhofe zu Holzminden	19	24	11
11	„ Anlegung eines neuen Fussweges an der Nordseite der von Holzminden nach dem Güterbahnhofe daselbst führenden Chaussee	191	5	2
12	„ Herstellung von Einfriedigungen am Hofraume der Aufseherwohnung bei der Tränkanstalt auf dem Bahnhofe zu Braunschweig	156	4	6
13	„ Umdeckung der östlichen Dachfläche auf der Bahnhofshalle zu Braunschweig .	977	1	9
14	„ Erbauung eines leichten Fachwerksschuppens zur Behandlung von Siederöhren und Einrichtung der Wasserleitung in demselben, auf dem Bahnhofe zu Braunschweig	525	2	8
	<i>Latus</i>	7 923	9	8

fonds für das Jahr 1869. (Fortsetzung.)

Nro.	B. A u s g a b e.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
	<i>Transport</i>	7 923	9	8
15	Für Herrichtung von 4 Brandgiebeln in den Werkstättegebäuden zu Braunschweig	532	20	10
16	„ Erbauung eines Wärterhauses für die Bahnofsfeuerwache daselbst	354	8	5
17	„ Erbauung eines Aufbewahrungshauses (Kalthauses) für Gewächse und Blumen daselbst	1 052	13	6
18	„ Anschaffung einer Stationsuhr zu Schladen, Vienenburg, Ringelheim, Naensen und Vorwohle	354	22	—
19	„ Anlegung eines grossen Schlafzimmers im Maschinenhause zu Kreiensen . . .	149	3	10
20	„ Erbauung eines Arbeiterzimmers als Anhang an die Wasserstation zu Schöppenstedt	393	—	—
21	„ Anlage eines neuen Schornsteins und eines neuen schmiedeeisernen Ofens im Maschinenhause zu Jerxheim	59	22	—
22	„ Herrichtung von 25 lfde. Fuss neuer Planke mit Thür etc. zu Büddenstedt . .	27	3	6
23	„ Anschaffung von 4 Laternen für das Stationsgebäude zu Börssum	11	20	—
24	„ Anbringung eines neuen Zifferblattes an die Stationsuhr zu Kreiensen	21	8	11
25	„ Bedielung der Bodenräume im Schmidt'schen Hause auf dem Bahnhofe zu Braunschweig	82	25	11
26	„ Erbauung und innere Einrichtung eines reservirten Zimmers im Stationsgebäude zu Kreiensen	561	6	11
27	„ Einrichtung eines Seefischlocales und Verlegung des Steuergerätheraumes auf dem Bahnhofe Braunschweig	235	22	7
28	„ Verbesserung des Kellers unter der Beamtenwohnung zu Ringelheim	93	26	7
29	„ Einrichtung von Wasserspülungen in den Pissoirs zu Wolfenbüttel, Börssum, Seesen, Stadtoldendorf und Holzminden	911	24	1
30	„ Herstellung eines Schmier- und Oellocales auf dem Bahnhofe zu Kreiensen . .	115	3	7
31	„ Herrichtung eines Brandgiebels im Retortenhause auf dem Bahnhofe zu Braunschweig	157	5	6
32	„ Umbau von Weichen auf den Bahnhöfen Braunschweig, Wolfenbüttel und Schöppenstedt	1 234	8	1
33	„ Herstellung von 2 neuen Weichen auf dem Bahnhofe Stadtoldendorf	457	4	1
34	„ Verstärkung einer eisernen Drehscheibe auf dem Bahnhofe Holzminden . . .	233	9	7
35	„ Herstellung von Distancesignalen auf den Bahnhöfen Schöppenstedt, Seesen, Gandersheim und Vechelde	678	22	1
36	„ Herstellung von Perrons auf den Haltestellen Dettum, Watenstedt, Guesleben und Gleidingen	613	13	11
37	„ Herstellung von 30 lfde. Ruthen Nebengleis auf dem Bahnhofe Oschersleben .	4	23	9
38	„ Herstellung von zwei neuen Wärterhäusern und die dazu gehörigen optischen Telegraphen, an der Südbahn	624	14	2
	<i>Latus</i>	16 856	13	6

C. Abrechnung über den Reserve-

Nro.	B. A u s g a b e.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
	<i>Transport</i>	16 886	13	6
39	Für Herstellung eines Verbindungsgleises zwischen dem 3. und 4. Gleise auf dem Bahnhofe Stadtoldendorf	112	29	4
40	„ Aufstellung einer Dampfpumpe auf dem Bahnhofe zu Jerxheim	8	17	6
41	„ Anschaffung und Aufstellung von zwei eisernen Glockenbuden nebst Läutewerken auf dem Bahnhofe zu Jerxheim	286	12	—
42	„ Herstellung einer Telegraphenleitung nebst den nöthigen Apparaten, um nach dem Telegraphenbureau auf dem Bahnhofe Braunschweig die Abfahrt der Güterzüge zu melden	545	22	—
43	„ Anschaffung eines Reserve-Morse-Apparates	148	10	—
44	„ Anschaffung eines Reserve-Läutewerkes	97	25	10
45	„ Herstellung einer Telegraphenleitung vom hiesigen Bahnhofe nach dem Wasserthurme und zwei dazu gehörige kleine Glockenwerke	54	25	6
46	„ Vermehrung resp. Verlängerung der Gleise auf dem Bahnhofe Kreiensen . . .	2 547	7	2
47	„ Herstellung der Gasbeleuchtungsanlagen in der neuen Wagenremise am Eisenbüttler Wege auf dem Bahnhofe zu Braunschweig	565	8	7
48	Restkosten für Legen von Weichen und Umbau von Gleisstrecken auf dem Bahnhofe Harzburg	3 034	2	9
49	Kosten für bauliche Verbesserungen auf dem westlichen Theile des Bahnhofes Oschersleben	203	22	10
50	Kosten der Erweiterung der Retirade und der Pflasterung von Plätzen auf dem Bahnhofe Oschersleben	328	28	6
51	Kosten der Erbauung einer Brücke behuf Ueberführung der Hornhäuser Chaussee über die Eisenbahn bei Oschersleben	2 514	10	11
52	„ der Anlegung von Gleisen behuf Aufstellung von Wagenachsen und Rädern vor dem Werkstättengebäude und Herrichtung von Hülfsgleisen in der neuen Wagenremise	1 023	23	6
53	„ der Erweiterung des Stationsgebäudes zu Börssum	1 226	8	11
54	Fernere Kosten der Erbauung eines neuen Kohlen- und Kokesschuppens mit den zugehörigen Nebenanlagen auf dem Bahnhofe Braunschweig	5 754	11	8
55	Restkosten der Erweiterung der Werkstättenbüreaux daselbst	1 603	23	4
56	Restkosten der Beseitigung des Vorbaues am alten Maschinenhause daselbst und der Erneuerung der Eacade dieses Gebäudes	1 093	16	9
57	Kosten der Erbauung eines neuen Maschinenhauses auf dem Bahnhofe Braunschweig	7 220	21	6
58	Fernere Kosten der Erweiterung der Schmiedeeinrichtungen daselbst	14 455	18	3
59	Fernere Kosten der Erbauung eines Betriebsgebäudes und Beamtenhauses und Herstellung einer Planke auf dem Bahnhofe Holzminden	947	25	5
60	Fernere Kosten der Erweiterung der Wagenreparaturwerkstatt auf dem Bahnhofe Braunschweig mit den zugehörigen Nebenanlagen	10 474	17	1
	<i>Latus</i>	71 135	12	10

fonds für das Jahr 1869. (Fortsetzung.)

Nro.	Ausgabe.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
	<i>Transport</i>	71 135	12	10
61	Fernere Kosten der Vergrößerung des Wartezimmers II. Klasse, Erbauung eines Gepäckraumes, eines Kohlenschuppens und Anlegung zweier Zimmer für Aufseher in Vienenburg	3 967	16	—
62	Fernere Kosten für Umbau der Postwagenremise etc. in Kreiensen	4 655	6	11
63	Fernere Kosten für Erweiterung und Umbau des Bahnhofes Vienenburg	13 786	15	6
64	Restkosten der Vergrößerung des Stationsgebäudes zu Lutter a/Bbge.	288	7	11
65	Fernere Kosten der Erbauung eines neuen Rädermagazins nebst Gleisanlagen auf dem Bahnhofe zu Braunschweig	2 014	23	9
66	Fernere Kosten der Erweiterung des Maschinenhauses daselbst	6 013	24	11
67	Fernere Kosten der Verlängerung und Bedachung des Perrons daselbst	2 669	15	7
68	Fernere Kosten der Erweiterungsanlagen auf dem Bahnhofe Oschersleben	5 003	2	9
69	Restkosten für Einrichtung der Gaserleuchtungsanlagen im Directionsgebäude und Anlage eines zweiten Röhrenstranges von der Gasanstalt ab	1 305	7	8
70	Restkosten der Erweiterung der Gleise und Ladestellen auf den Bahnhöfen der Schöninger Bahn	2 498	20	11
71	Fernere Kosten der Anschaffung von Wagen und Locomotiven	70 372	10	6
72	Restkosten der Erbauung eines Wagenschuppens am Eisenbüttler Wege auf dem Bahnhofe Braunschweig	97	28	8
73	Fernere Kosten der Verlegung des Steinabladeplatzes der Herzogl. Baudirection auf dem Bahnhofe Braunschweig	1 366	13	11
74	Kosten der Anschaffung von 20 neuen Personenwagen	66 331	15	7
75	Für im Jahre 1869 angeschaffte neue Werkstätten-Inventariestücke	5 082	1	1
	<i>Summa Ausgabe</i>	256 588	14	16
	<i>A b s c h l u s s.</i>			
	Die Einnahme beträgt	814 968	3	3
	Die Ausgabe dagegen	256 588	14	6
	<i>Bleibt Bestand ultimo 1869</i>	558 379	18	9

D. Abrechnung über den Dispositionsfonds für das Jahr 1869.

	Thaler.
E i n n a h m e.	
In Gemässheit des Kaufvertrages vom 8. März 1870 §. 21	1 000 000
Summa . . .	1 000 000
A u s g a b e.	
An den Reservefonds in Gemässheit des Statuts der Eisenbahngesellschaft §. 6	200 000 *)
Summa . . .	200 000
A b s c h l u s s.	
Die Einnahme beträgt	1 000 000
Die Ausgabe dagegen	200 000
Bleibt Bestand . . .	800 000

*) Nach dem Ueberweisungsvertrage wird diese Summe erst am 7. December 1870 aus dem Dispositionsfonds in den Reservefonds gezahlt werden.

12*

Vermögens-Bilanz für den Anfang des Jahres 1869.

	Thaler.
A c t i v a.	
1. Bauwerth der alten Bahnen, einschliesslich des Werkstätteninventars mit 151 556 Thalern	19 168 328
2. Mehrbetrag des capitalisirten Kaufpreises oder Wertherhöhung der Eisenbahnanlage bis 1869	1 383 556
	<hr/>
Kaufwerth der alten Bahnen . . .	20 551 884
3. Fonds für neue Linien und zweite Gleise	6 397 400
4. Activen des Erneuerungsfonds (Werkstättenvorräthe)	547 124
5. Extrabaufonds	484 968
6. Dispositionsfonds, Guthaben der Gesellschaft bei den Käufern (unverzinslich bis zum 7. December 1870)	1 000 000
	<hr/>
Summe des Activums . . .	28 981 376
P a s s i v a.	
1. Actiencapital, Schuld an die Actionaire	12 000 000
2. Schulden des Erneuerungsfonds (der Werkstatt)	252 143
3. Capitalwerth der fünfprocentigen Rentenschuld von 875 000 Thalern auf 64 Jahre	16 729 233
	<hr/>
Summe des Passivums . . .	28 981 376

Vermögens-Bilanz für den Schluss des Jahres 1869.

	Thaler.
A c t i v a.	
1. Bauwerth der alten Bahnen	19 168 328
2. Die Erweiterungen bis Ende 1869	256 588
Summa . . .	19 424 916
3. Mehrbetrag des capitalisirten Kaufpreises	1 383 556
Kaufwerth der alten Bahnen incl. der Erweiterungen . . .	20 808 472
4. Fonds für neue Linien und zweite Gleise	6 397 400
5. Activen des Erneuerungsfonds (Werkstättenvorräthe)	549 992
6. Reservefonds	558 380
7. Dispositionsfonds	800 000
Summe des Activums . . .	29 114 244
P a s s i v a.	
1. Actiencapital, Schuld an die Actionaire	12 000 000
2. Schuld des Erneuerungsfonds (der Werkstatt)	253 279
3. Erhöhung des Erneuerungsfonds:	
demselben sind pro 1869 überwiesen	270 000 Thlr.
er hat dagegen verausgabt	268 268 „
mithin hat er erübrigt . . .	1 732
4. Dem Reservefonds überwiesene Summe	130 000
5. Restbestand des Capitalwerthes der fünfprocentigen Rentenschuld von 875 000 Thalern auf 63 Jahre . .	16 690 695
6. Amortisation auf die ursprüngliche Rentenschuld	38 538
Summe des Passivums . . .	29 114 244

XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender im Jahre 1869.

R e p a r a t u r .

Der Verbrauch an grösseren Ersatzstücken hat betragen:

2 Stück Anti-Incrustatoren.	5 Stück kupferne Feuerkisten.	3 Stück Rauchkisten.
2 " Kurbeltreibachsen.	5 " Injecteure.	11 " Rauchkistenbleche.
1 " Laufachse von Gussstahl.	12 " Kolben von Rothguss.	29 " Reife von Gussstahl zu Treib-
3 " Tenderachsen v. Gussstahl.	1525 Pfd. Kolbenringe von Legirung.	rädern.
1 " Laufachse mit Rädern.	9859 " Kolbenringe " Gusseisen.	13 " Reife von Gussstahl zu Lauf-
6 " Tenderachsen mit Rädern.	6 Stück Kuppelpinnen.	rädern.
20 " Aschenkasten.	20 " Locomotivlaternen.	32 " Reife von Gussstahl zu Ten-
3 " Messingbogen.	25308 " Roststäbe.	derrädern.
6 " Dampfrohren.	11 " Rohrplatten von Kupfer.	3877 " messingene Siederöhren
		7 " Schornsteine.

Gesamtkosten für diese Ersatzstücke	68 274 Thlr.
" " die übrigen Reparaturen incl. der Locomotivgeräte	148 136 "
<i>Summa</i>	216 410 Thlr.
Einnahme für alte Metalle	30 686 "
Nettokosten für Ersatz und Reparatur	185 724 Thlr.

Oelen, Schmierem, Verdichten und Putzen.

Material zum Oelen, Schmieren und Verdichten:

70 771,7 Pfund Maschinenöl.
20 655 " Talg.
2 835 " Locomotivschmier.
6 445 Ellen Dochte.

Material zum Putzen:

7 528 Pfund Maschinenöl.
12 225,1 " Baumwolle.
18 987 " Heede.
110 " Putzkalk.
716 " Schmirgel.
246 Bogen Schmirgelpapier.
261,5 Pfund Soda und Seife.
2 061 Stück Besen.

Kosten für Material zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen	19 626 Thlr.
Arbeitslohn für das Putzen der Locomotiven	21 283 "
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen	41 909 Thlr.

S p e i s u n g .

67 868 Ctnr. Cokes	} à Ctnr. durchschnittlich 8 Gr. 0,853 Pfg.	. . . . .	237 532 Thlr.
727 591 " Steinkohlen			
175 321 Cbkfss. Holz zum Anheizen, à Cbkfss. 1 Gr. 0,679 Pfg.			6 175 "
21 389 " Holzkohlen dazu, à Cbkfss. 2 Gr. 2,795 Pfg.			1 592 "
<i>Summa</i>			245 299 Thlr.
Gesamtkosten für Reparatur, Erneuerung, Umänderung, Geräte, Oelen, Schmieren, Verdichten, Putzen und Speisung			472 932 Thlr.

Im Durchschnitt	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmie- ren, Verdichten und Putzen.	Kosten für Material zur Speisung.	Gesamtkosten für Reparatur, Oelen, Schmie- ren, Verdichten, Putzen und Speisung. *
für jede der in Benutzung gewesenen 112 Locomotiven	1 658,25 Thlr.	374,19 Thlr.	2 190,17 Thlr.	4 222,61 Thlr.
für jeden der 25 036 Diensttage	7,42 "	1,67 "	9,80 "	18,89 "
für jede der von den Locomotiven beschafften 352 578 Meilen	15,803 Gr.	3,566 Gr.	20,872 Gr.	40,241 Gr.
für jede der von den Locomotiven beschafften 14 072 030 Achsmeilen des Wagenzuges	4,75 Pfg.	1,072 Pfg.	6,28 Pfg.	12,10 Pfg.

XIX. Unterhaltung der Personen- und Güterwagen im Jahre 1869.

Reparatur sämmtlicher Braunschweigischen Wagen.

	Verbrauch an grösseren Ersatzstücken:												Kosten im Ganzen, incl. der Ausgaben für Räder und Achsen				
	Achskluppen.	Achspfanen.	Bufferhülsen.	Bufferstangen.	Gummiringe.	Patentketten.	Thürrschlösser.	Zughülsen.	Zugseisen-Platten.	Compl. Räder u. Achsen.	Rohe Achsen.	Rohe Reife.		für die Ersatz- stücke. Thaler.	für die übrige Reparatur. Thaler.	Einnahme für alte Materialien. Thaler.	Netto- kosten für Ersatz u. Reparatur. Thaler.
Personenwagen	34	35	6	1	96	8	—	1	2	8	3	24	—	3 089	32 587	210	35 466
Güterwagen	17	294	172	100	4 045	121	2	214	170	52	22	187	—	24 391	92 655	2 753	114 293
Personen- u. Güterwagen	51	329	178	101	4 141	129	2	215	172	60	25	211	—	27 480	125 242	2 963	149 759

Schmieren sämmtlicher Braunschweigischen und fremden Wagen.

Material: 66 306,5 Pfund Rüböl etc.
6 407 „ Wagenschmier.

Arbeitslohn: 1 734 Tagewerke.

Antheil an den Kosten für Schmiermaterial zu den gemeinschaftlichen Wagen	=	283	Thlr.	29	Gr.	—	Pfg.	10 384
Kosten für Material zum Schmieren	=	9 349	„	7	„	4	„	
Kosten für Arbeitslohn beim Schmieren	=	751	„	—	„	—	„	

Putzen sämmtlicher Braunschweigischen Wagen.

An Arbeitslohn 6 644 Tagewerke	=	2 497	Thlr.	15	Gr.	6	Pfg.	2 666
Das Material zum Putzen der Wagen auf hiesiger Station ist von den dazu bestimmten Arbeitern selbst gehalten und denselben vergütet; incl. dieser Vergütung betragen die Kosten	=	168	„	4	„	4	„	
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen								
Gesammtkosten für Reparatur, Schmieren und Putzen								162 809

Im Durchschnitt

	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen.
für jeden der in Benutzung gewesenen 148 Personenwagen	239,6 Thlr.	—	—
für jeden der in Benutzung gewesenen 1544 Güterwagen	74,0 „	—	—
für jede der in Benutzung gewesenen 441 Personenwagen-Achsen	80,4 „	—	—
für jede der in Benutzung gewesenen 3232 Güterwagen-Achsen	34,8 „	—	—
für jede der von den Braunschw. Personenwagen zurückgelegten 1 954 698 Achsmeilen	6,532 Pfg.	—	0,082 Pfg.
für jede der von den Braunschw. Güterwagen zurückgelegten 9 799 779 Achsmeilen .	4,199 „	—	
für jede der von den Braunschw. und fremden Wagen auf den Braunschweigischen Bahnen zurückgelegten 13 337 377 Achsmeilen *)	—	0,352 Pfg.	—

*) Die von den Schnell- und Courierzügen des Norddeutschen und Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahnverbandes zurückgelegten Achsmeilen sind hierin nicht mit enthalten.

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achsmeilen.	Frequenz					Brutto-Einnahme			
				auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferden.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.			aus dem Personenverkehre (excl. Gepäckfracht).	aus dem Güterverkehre (incl. Gepäckfracht).	Varia.	im Ganzen.
	mittelst Locomotiven.	mittelst Pferden.	Personenverkehr.	Güterverkehr.	Achsen.				Personen.	Güter.							
											Meil.	Meil.	Mont.				
1838	1½	—	1	375	—	—	375	?	?	?	?	?	?	2 766	16	118	2 900
1839	1½	—	12	5 514	—	—	5 514	?	?	?	?	?	?	33 162	193	1 462	34 817
1840	1½ 5	—	7½ 4½	7 196	608	560	8 364	?	?	?	?	?	?	29 496	2 166	1 838	33 500
1841	5 6	1	10 2	10 676	1 634	1 440	13 800	?	?	?	?	?	?	39 625	16 556	1 444	57 625
1842	6	—	12	11 984	1 660	—	13 644	?	?	?	?	?	?	46 079	29 065	5 573	80 717
1843	6 13½	—	6½ 5½	20 267	1 812	—	22 079	?	?	?	?	?	?	81 063	40 127	8 139	129 329
1844	13½ 16	—	4½ 7½	37 713	—	—	37 713	?	?	?	?	?	?	144 440	80 793	1 934	227 167
1845	16	—	12	40 918	—	—	40 918	?	1 454 000	5 836 000	?	35,5	143	155 645	93 954	2 242	251 841
1846	16	—	12	40 638	—	—	40 638	?	1 902 000	5 459 000	?	46,8	134	173 657	127 606	5 288	306 551
1847	16	—	12	49 824	—	—	49 824	?	2 063 000	13 850 000	?	41,4	278	187 300	179 628	4 108	371 036
1848	16	—	12	54 199	—	—	54 199	1 359 966	2 367 000	15 211 000	25,1	43,7	281	211 984	212 874	5 765	430 623
1849	16	—	12	54 440	—	—	54 440	1 826 833	2 443 000	22 095 000	33,6	44,9	406	221 098	317,396	33 661	572 155
1850	16	—	12	55 873	—	—	55 873	1 967 097	2 613 088	31 513 714	35,2	46,8	564	231 468	370 957	5 874	608 317
1851	16	—	12	62 344	—	—	62 344	2 194 562	3 334 691	36 290 783	35,2	53,5	582	286 255	406 402	6 637	699 294
1852	16	—	12	74 254	—	—	74 254	2 588 208	3 455 997	42 251 830	34,9	46,5	569	294 848	445 496	13 927	754 271
1853	16	—	12	78 419	—	—	78 419	2 931 102	3 532 127	47 636 146	37,4	45,0	607	300 343	531 737	17 656	849 736
1854	16	—	12	88 558	—	—	88 558	3 404 123	3 766 484	62 109 163	38,4	42,5	701	309 569	639 999	14 282	963 850
1855	16	—	12	96 768	—	—	96 768	3 734 095	3 567 923	69 381 360	38,6	36,9	717	308 026	708 677	13 805	1 030 508
1856	16 8	—	12 5	101 059	—	—	101 059	4 126 765	4 160 906	81 010 371	40,8	41,2	802	346 319 14 403	832 798	10 522	1 189 639 15 382
1857	24	—	12	130 283	—	—	130 283	5 251 066	5 541 163	106 494 664	40,5	42,5	817	432 158	1 050 653	11 952	1 494 763
1858	24 3	—	12 5	140 945	—	—	140 945	5 328 754	5 995 160	92 041 361	37,8	42,5	653	444 815 8 462	928 309 4 899	9 758 574	1 382 882 13 935
1859	27	—	12	139 897	—	—	139 897	5 271 944	5 551 105	92 275 816	37,6	39,6	659	445 974	963 393	11 041	1 420 408
1860	27	—	12	147 335	—	—	147 335	5 798 397	5 682 410	116 640 675	39,3	38,6	792	469 184	1 111 462	11 537	1 592 183
1861	27	—	12	155 585	—	—	155 585	6 380 389	6 123 098	129 481 991	41,0	39,4	832	498 390	1 240 963	12 282	1 751 635
1862	27	—	12	168 839	—	—	168 839	7 270 867	6 304 868	156 957 383	42,2	37,3	929	512 756	1 349 894	13 362	1 876 012
1863	27	—	12	178 888	—	—	178 888	7 452 079	6 742 663	166 033 842	41,7	37,7	928	533 521	1 315 548	12 240	1 861 309
1864	27 ½	—	12 9½	192 845	—	—	192 845	8 450 025	7 068 995	220 661 767	43,8	36,7	1144	560 783	1 575 636	13 344	2 149 763
1865	27½ 6¾	—	12 2½	198 686 4 740	—	—	198 686 4 740	8 760 691 107 425	7 370 261 92 284	220 691 148 2 881 469	44,1 23,0	37,1 19,5	1111 608	605 892	1 597 071	13 311	2 216 274
1866	33¾ 1¾	—	12 9¼	244 737 4 282	—	—	244 737 4 282	10 658 786 77 951	9 379 191 91 837	265 067 287 1 484 015	43,6 18,2	38,3 21,4	1083 347	675 040	1 877 156	15 937 17 090	2 568 133 17 090
1867	33¾ 1¾	—	12 12	251 971 5 277	—	—	251 971 5 277	12 248 819 83 497	9 183 549 113 829	326 628 051 1 818 959	47,9 15,8	36,1 21,7	1277 345	749 300	2 210 640	21 765 21 154	2 981 705 21 154
1868	33,8 3,3 1,8	—	12 6 12	303 648 — 6 684	—	—	303 648 — 6 684	13 276 163 — 103 436	9 619 211 — 137 166	352 667 700 — 2 294 715	43,7 — 15,4	31,7 — 20,5	1161 — 343	762 306 — —	2 260 199 — —	20 769 — 23 639	3 043 274 — 23 639
1869	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 023 417

der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1869.

Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)					Betriebsausgabe			Extrabaufonds.							
pro Meile der ganzen Betriebs- länge und pro Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Per- son und Meile.	pro Cent- ner Gut und Meile.	für den Betrieb.	für Neubau- gegen- stände.	für fremde Zwecke.	Abliefe- rung an die Staats- casse.	im Ganzen.	pro Bahn- meile und Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Achsen- meile.	Einnahme			Ausgabe				
												aus den Betriebs- auf- künften.	aus anderen Quellen.	im Ganzen.	für Erweite- rungs- anlagen.	für Vollendung von Unter- haltungsge- genständen.	für fremde Zwecke.	im Ganzen.	
Thlr.	Thlr.	Silber- Pfg.	Silber- Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Silber- Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	—	1 763	14 104	4,70	?	—	—	—	—	—	—	—	
23 211	6,31	?	?	21 151	—	—	847	21 998	14 101	3,83	?	—	—	—	—	—	—	—	
10 510	4,00	?	?	29 236	—	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?	—	—	—	—	—	—	—	
9 604	4,17	?	?	54 815	—	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?	—	—	—	—	—	—	—	
13 453	5,91	?	?	57 218	—	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?	—	—	—	—	—	—	—	
13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	—	16 319	114 221	9 630	4,11	?	—	—	—	—	—	—	—	
15 082	6,02	?	?	162 990	—	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?	—	—	—	—	—	—	—	
15 740	6,15	38,53	5,80	185 079	—	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?	—	—	—	—	—	—	—	
19 160	7,54	32,87	4,86	199 324	—	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?	—	—	—	—	—	—	—	
23 190	7,45	32,69	4,68	252 602	19 331	—	93 000	364 933	15 788	5,07	?	—	—	—	—	—	—	—	
26 914	7,95	32,24	5,04	251 609	84 470	—	73 500	409 579	15 725	4,64	66,6	—	—	—	—	—	—	—	
35 760	10,51	32,58	5,17	296 840	33 241	—	120 000	450 081	18 552	5,45	58,6	—	—	—	—	—	—	—	
38 020	10,89	31,88	4,28	330 996	160 848	3 870	140 000	635 714	20 687	5,92	60,5	50 000	—	50 000	—	—	—	—	
43 706	11,22	30,90	4,10	333 862	68 167	15 910	164 000	581 939	20 866	5,36	54,7	230 357	5 972	236 329	—	—	—	—	
47 142	10,16	30,71	3,80	352 349	6 311	5 106	164 000	527 766	23 490	4,75	49,0	226 505	9 693	236 198	221 260	—	—	221 260	
53 108	10,84	38,40	4,16	385 164	26 527	—	166 179	577 870	24 073	4,91	47,3	131 301	—	131 301	187 156	—	—	187 156	
60 241	10,88	36,11	3,78	494 172	29 442	—	360 716	884 330	30 886	5,58	52,2	112 575	—	112 575	148 210	—	—	148 210	
64 407	10,65	39,01	3,72	572 441	1 784	—	229 925	804 150	35 777	5,92	55,2	91 150	—	91 150	124 414	—	—	124 414	
74 352	11,77	38,44	3,73	563 435	16 082	—	236 123	815 640	35 215	5,58	49,9	176 483	—	176 483	156 658	—	—	156 658	
—	—	—	—	13 917	—	—	17 763	31 680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
62 282	11,47	38,84	3,59	766 773	44 804	—	620 657	1 432 234	31 949	5,89	52,6	155 172	—	155 172	246 000	—	—	246 000	
57 620 } 4 645 } (in 5 Monaten)	9,91	39,98	3,71	714 777	74 469	12 407	342 561	1 144 214	26 473	5,07	48,2	416 400	—	416 400	168 292	—	—	168 292	
52 608	10,15	37,04	3,80	700 547	70 078	982	472 964	1 244 571	25 946	5,01	47,9	29 124	—	29 124	113 720	—	2 558	116 278	
58 970	10,81	38,05	3,53	761 499	83 684	2 133	594 535	1 441 851	28 204	5,17	47,3	172 190	—	172 190	68 398	—	5 350	73 748	
64 875	11,28	37,96	3,54	884 413	53 538	4 824	405 793	1 348 568	32 756	5,68	49,9	12 968	—	12 968	127 099	—	4 385	131 484	
69 481	11,11	38,50	3,17	943 145	223 795	899	402 535	1 570 374	34 931	5,59	46,7	232 198	—	232 198	19 826	—	145	19 971	
68 937	10,40	37,57	2,92	892 762	98 139	1 099	394 925	1 386 925	33 065	4,99	43,1	99 273	—	99 273	219 603	—	5 751	225 354	
79 621	11,15	37,69	2,60	935 049	286	804	484 646	1 420 785	34 631	4,85	39,8	683 742	—	683 742	216 580	—	5 639	222 219	
76 865	10,89	38,47	2,62	1 056 346	115 038	989	488 671	1 661 044	36 552	5,19	42,8	467 873	923	468 796	425 934	—	—	425 934	
75 980	10,49	33,74	2,60	1 335 943 17 090	11)	1000	483 789	1 861 788 17 090	39 525	5,46	45,1	316 146	—	316 146	521 390	11 557	—	532 947	
88 216	11 83	41,34	2,48	1 485 877 21 154	90 654	95 999	1 404 131	3 076 661 21 154	43 961	5,90	43,7	663 298	—	663 298	614 412	17 531	—	631 943	
85 847	10,02	41,15	2,41	1 673 568 23 639	38528	1 003	1 100 000	2 813 099 23 639	47 209	5,51	45,4	354 204	—	354 204	514 103	441	—	514 544	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 000	20 000	
—	—	—	—	16 862 391	1 387 328	147 025	9 234 204	27 630 948	—	—	—	4 620 959	16 588	4 637 547	4 093 055	29 529	43 828	4 166 412	
Dazu: 1) die dem Extrabaufonds überwiesenen				4 620 959				Dazu: 1) die Ausgabe für Neubaugegenstände				1 387 328							
2) die dem Holzmindener Bahnbaufonds überwiesenen				669 500				2) die nebenstehenden, für den Holzmindener Bahn- bau verausgabten				669 500							
3) der Bestand der Hauptcasse (Tab. XVII)				102 010															
Summa Ausgabe, wie Einnahme				33 023 417				Summa . . .				6 149 883							
								welche dem Anlagecapitale in Tab. VI hinzugesetzt sind.											

Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahn- länge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Ach- meilen.	F r e q u e n z					B r u t t o - E i n n a h m e			
	auf Schienen- gleisen. Meil.	auf Land- wegen. Meil.	während der Dauer von Mont.	auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferden.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.			aus dem Personen- verkehre (excl. Gepäck- fracht). Thlr.	aus dem Güter- verkehre (incl. Gepäck- fracht). Thlr.	Varia. Thlr.	im Ganzen. Thlr.
				mittelst Locomo- tiven.	mittelst Pferden.				Personen- verkehr.	Güter- verkehr.	Ach- sen.	Per- sonen.	Güter.				
Be- stand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1869	37,1	—	12	340 723	—	—	340 723	14 059 880	10 670 639	379 444 670	41,3	31,0	1 099	778 620	2 382 780	277 981 *	3 439 381 *
	1,8	—	12	6 427	—	—	6 427	109 779	149 271	2 516 359	17,1	23,2	392	—	—	24 697	24 697

*) Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen auf die Bau capitale der verschiedenen Neubaufonds zu 256 609 Thaler mit enthalten.

der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1869. (Fortsetzung.)

[illegible]

XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt

für das nicht im Staatsdienste angestellte Eisenbahn-Personal im Jahre 1869.

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueberhaupt
	I.	II.	III.	in Summa	I.	II.	III.	IV.	in Summa	
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	346	626	303	1 275	895	250	483	5 313*	6 941	8 216
Anzahl aller Mitglieder, für welche Unterstützungen gezahlt worden sind, und zwar:										
Krankengeld	76	114	25	215	307	71	88	1 455	1 921	2 136
Sterbegeld	4	9	3	16	13	5	1	61	80	96
Pension	3	5	2	10	—	—	—	—	—	10
Wittwengeld	22	42	39	103	—	—	—	—	—	103
Waisengeld	17	25	14	56	—	—	—	—	—	56
<i>Summa</i>	122	195	83	400	320	76	89	1 516	2 001	2 401
Einnahme:										
Geleistete Beiträge Thlr.	3 799	5 420	2 068	11 287	2 404	619	608	15 346	18 977	30 264
Capitalzinsen Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 689
Gewinn beim Ankaufe von Landesschuldverschreibungen unter dem Nennwerthe Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 058
Varia Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Einnahme Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 011
Ausgabe:										
Krankengeld Thlr.	616	772	115	1 503	1 628	457	305	6 618	9 008	10 511
Honorar für Aerzte und extraordinäre Verpflegung Thlr.	—	—	—	641	—	—	—	—	6 172	6 813
Sterbegeld Thlr.	72	135	36	243	195	62	10	610	877	1 120
Pension Thlr.	130	180	14	324	—	—	—	—	—	324
Wittwengeld Thlr.	430	710	538	1 678	—	—	—	—	—	1 678
Waisengeld Thlr.	247	301	127	675	—	—	—	—	—	675
Zurückgezahlte Beiträge Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Ausgabe Thlr.</i>	1 495	2 098	830	5 064	1 823	519	315	7 228	16 057	21 121
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 890
Das Vermögen der Anstalt betrug ultimo 1868 . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131 048
Am Schlusse des Jahres 1869 daher Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147 938
Krankheitstage, nach Procenten von den gesunden Tagen sämtlicher Mitglieder	—	—	—	1,40	—	—	—	—	2,60	2,39
Sterbefälle, nach Procenten der lebenden Mitglieder . .	—	—	—	1,25	—	—	—	—	1,15	1,17

* Die Anzahl der zeitigen Mitglieder IV. Classe ist nach den Beiträgen festgestellt, wie wenn diese Mitglieder das ganze Jahr hindurch in Arbeit gewesen wären.

XXII.

Maass-, Gewichts- und Münztabelle.

A. L ä n g e n m a a s s.

Eintheilung des braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen.	Ruthen.	Fuss.	Zoll.	Linien.
1	1625 1	26000 16 1	12 1	144 12

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Längenmaassen.

braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Fuss.	0,90922 Fuss.	0,28536 Meter.	0,93625 Fuss.	1 Fuss brschw. ist genau = $126\frac{1}{2}$ Paris. Linien.
1 Ruthe.	1,2123 Ruthen. 14,5475 Fuss.	4,5658 Meter.	4,993 Yard. 14,98 Fuss.	
1 Meile.	0,985 Meilen. 1970 Ruthen. 23640 Fuss.	7,4194 Kilometer. 7419,4 Meter.	4,61 Meilen. 8114 Yard. 24342 Fuss.	
				1 Meile braunschw. ist = 1 deutschen oder geographischen Meile, wovon 15 einen Aequatorialgrad ausmachen.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

preussisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,0998 Fuss.
1 Meile.	1,015 Meilen.

französisch.	braunschw.
1 Meter.	3,504 Fuss.
1 Kilometer.	0,1348 Meilen.

englisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,068 Fuss.
1 Meile.	0,217 Meilen.

B. G e w i c h t.

Eintheilung des braunschweigischen Gewichts.

Centner.	Pfund.	Neuloth.	Quint.	Halbgramm.
1	100 1	10 1	10 1	10

Vergleichung des braunschweigischen
mit fremden Gewichten.

braunschw. u. preussisch.	französisch.	englisch.
1 Pfund.	0,5 Kilogr.	1,1023 Pfd.
1 Centner.	50 Kilogr.	0,9842 Ctr. 110,23 Pfd.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen
Gewichte.

französisch.	braunschw. u. preussisch.
1 Kilogr.	2 Pfund.
100 Kilogr.	2 Centner.

englisch.	braunschw. u. preussisch.
1 Pfund.	0,9072 Pfd.
1 Centner.	1,016 Ctr.
1 Tonne.	20,32 Ctr.

C. M ü n z e.

Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler.	Groschen.	Silberpfennige.
1	30 1	360 12

Vergleichung der braunschweigischen mit fremden Münzen.

braunschweigisch u. preussisch.	französisch.	englisch.
1 Thaler	3,70 Franken.	0,1459 Pfund. 2,917 Schilling.
1 Silbergr.	12,33 Centimen.	0,0973 Schilling. 1,167 Pence.
1 Silberpf.	1,028 Centimen.	0,097 Penny.

Vergleichung einiger fremden mit der braunschweigischen Münze.

französisch.	braunschw.
1 Franken.	0,27 Thaler oder 8,1 Groschen.

englisch.	braunschw.
1 Pfund.	6,854 Thaler.

D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeiße	der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meile				
Personenmeiße	" " 1 Person	"	"	"	1 "
Centnermeiße	" " 1 Centner	"	"	"	1 "
Nutzmeiße	" " 1 Zuge	"	"	"	1 "